

Nei til Frontkollisjoner



Samferdselsdepartementet

Akersgata 59, Oslo

Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

PLS

OS 173- 108
412.3

Oslo, 28.04.2008

NASJONAL TRANSPORTPLAN NTP 2010-2019 - HØRINGSUTTALELSE.

1 Innledning

Foreningen Nei til frontkollisjoner inngir herved høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Dette skjer i fortsettelse av at foreningen har deltatt i referansegruppen under utarbeidelse av NTP. Foreningen ble formelt stiftet 16. juli 2007. Foreningens hovedoppgave er å arbeide for at frontkollisjoner hindres.

Frontkollisjoner er den alvorligste trafikkulykkestype, med over 50% av antall totalt drepte og ca. 30 % hardt skadde.

Frontkollisjoner kan effektivt hindres ved bygging av fysisk midtrekkverk på veiene. Foreningen støtter annet trafikksikkerhetsarbeid. Av de nevnte grunner prioriterer foreningen sin innsats på å hindre frontkollisjoner.

Nærmere om foreningen, med vedtekter, Hovedlinjer for arbeidet og foreningens aktivitet fremgår avslutningsvis av punkt 5 med bilag.

Denne høringsuttalelse inneholder hovedpunkter. Detaljerte grunnlag for hovedpunktene finnes i de respektive bilag.

2 Prinsipielt

2.1 Årsakene til frontkollisjoner er flere: Feilbedømmelse, uoppmerksomhet, forstyrrelser, illebefinnende, innsøvning, selvmord, for høy hastighet, tekniske feil, dårlige veier, glatte veier, m.v. Med dagens antall biler og etter de store talls lov, er det *sikkert* at det vil oppstå slike feil.

Det er *menneskelig å gjøre feil*.

Veier er det eneste betydelige tiltak som ikke oppfyller det fundamentale krav om *minst to sikkerhetsbarrierer* for å hindre skader. Den ene barrieren skal være sjåførenes aktsomhet i størst mulig grad. Den andre barriere må være fysisk midtdeler som sikkerhetsanordning mot kjørefeltet med motgående trafikk. Det er *naturstridig* at vi lar biler med motsatt kjøretning usikret passere med liten eller så å si ingen avstand mellom bilene. Med trafikk over et visst nivå, dreier det seg i realiteten om *russisk rullett*. Dette fører da også til store menneskelige tap, store lidelser for skadde og pårørende og store samfunnsmessige tap hvert år.

Forslaget til Nasjonal Transportplan tar på ingen måte høyde for eller foreslår tilstrekkelig innsats for å løse dette problem.



2.2 Denne konklusjonen underbygges på en alvorlig og tungtveiende måte av styreleder av foreningen, biskop Tor Berger Jørgensens kronikk, *Fra nullvisjon til nulltoleranse, bilag 1.*

Jørgensen fremhever at det er noe rart med veitrafikken. Det oppleves nærmest som en naturlov at den må være risikofylt. En slik toleranse finnes ikke for luftfart og togtransport. Ulykker finner sted, men det aksepteres ikke. Han håper at våre barnebarn bare rister på hodet der framme og spør oss hvordan vi kunne akseptere trafikkmønstre som forutsatte, ja indirekte faktisk planla med 250 drepte og 13 000 skadde. Det er egentlig rart at midtdeleere som skiller motgående trafikk ikke har vært mer gjennomført fra gammelt av. Møtende trafikk er et høyrisiko fenomen. Vi er overgitt i andres og skjebnens hender, på en måte som det er merkelig at vi tåler og tolererer. Skjebnen behøver ikke å være mer enn en liten uoppmerksomhet.

Jørgensens forhold starter i katastrofen. Som prest har han møtt en del av dem som har den katastrofale opplevelse hvor centimeterne og sekundene ikke var på livets side. Det er ubeskrivelig. Livet som brått og brutalt blir forandret og fylt av smerte, ofte så helt unødvendig. Vi har et "hull" i vår mentale moralske bevissthet som aksepterer at vi påfører hverandre så mye lidelse. Vi trenger en mental endringsprosess for vårt forhold til veitrafikken. Noe liknende som det som har skjedd når det gjelder vårt forhold til røyking. I dag er røykfric lokaler en selvsaghet. Det har skjedd en mental endring, et holdningsmessig paradigmeskifte. Vi finner oss ikke i at mennesker skal dø, bli alvorlig kvestet eller skadet. Slik må ikke minst våre politikere utfordres til å tale.

Våre barnebarn i 2033 må kunne glede seg over at det kom et gjennombrudd for sikkerhet en gang rundt 2010, sier biskop Tor Berger Jørgensen.

Vi kan ikke se at forslaget til ny Nasjonal Transportplan på noen måte tilfredsstiller behovet for innsats og fullstendig mental endring.

2.3 Retningslinjer for transportetatene og Avinor AS sitt arbeid med Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Dette dokumentet foreligger i Samferdselsdepartementets brev til transportetatene og Avinor av 31.01.2006. Vi framlegger herved **bilag 2**

Det fastslås under punkt 2.1. at arbeidet med den tidligere transportplanen danner det politiske grunnlaget for det nye arbeidet. Hovedmålene i transportpolitikken er knyttet til økt trafiksikkerhet, mer miljøvennlig transport, regional utvikling, m.v.

På side 3 heter det blant annet "Regjeringserklæringen varsler at det fortsatt skal være høy innsats på trafiksikkerhet i tråd med nullvisjonen".

Under overskriften "5.3 Beregningsøkonomiske rammer" heter det:

"Planarbeidet i Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket skal skje med utgangspunkt i beregningstekniske økonomiske planrammer. I disse bestemmes en passiv fremskrivning av Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2007. Det gis ikke planrammer for virksomheten til Avinor AS".

Overskriften til punkt 6 lyder "**Prioritering av ressurser og tiltak innen beregningsteknisk økonomisk ramme**".

Så behandles prioritering av ulike former, og det fremgår at det skal gjøres rede for hvordan den økonomiske rammen er fordelt mellom ulike formål og tiltak.



Vi fastslår og fremhever at de økonomiske rammer i NTP er av *rent beregningsteknisk art*. Det ligger ingen økonomisk realitetsvurdering i dem, fastsatt av Stortinget eller departementet som sådan. Så skjer det en fremskrivning til statsbudsjettet for 2007, som så vidt var påbegynt den 31.1.2006. I tillegg kommer +/- 20% for utvidelse av vurderingsgrunnlaget. Det er i den beregningstekniske ramme ikke tatt inn noen samfunnsmessig behovsvurdering ved fastleggelsen.

Det er foreningens oppfatning at høringsinstansene og alle som for øvrig arbeider med NTP og Samferdselsdepartementet og senere politikerne, må være ubundet av de lagte planer i NTP. I vide kretser oppfattes forslaget som det samfunnet økonomisk kan disponere. Det er ikke korrekt og planen blir villedende fordi man ikke får frem de virkelige behov. Derfor er også forslaget til NTP med hensyn til ressurser til fysiske midtdelelere og omfanget av tiltak helt utilstrekkelig.

3 Faktiske forhold og krav.

I Nei til frontkollisjoners brev til Regjeringen av 07.03.2008, **bilag 3**, oppsummeres hva frontkollisjoner fører til i antall drepte og skadde, og hva det koster.

I 2007 var det 103 drepte, 264 hardt skadde, 2005 skadde, 7.511.000.000 i omkostninger og samfunnsmessige tap.

For årene 2000-2007 var det 835 drepte, 2415 hardt skadde, 14716 skadde, 62.549.800.000,- i omkostninger og samfunnsmessige tap.

Tallene er forferdelige. Dertil kommer lidelser for de pårørende, venner og lokalsamfunn. Tallene står i skrikende kontrast til 9 km med fysisk midtdelelere i statsbudsjettet for 2007 og 10 km + avslutning av motorveiprosjektet med 51 km i statsbudsjettet for 2008. Det ble i perioden innmeldt fra regionene i Statens vegvesen et behov på 500 km fysisk midtdelelere, som det ikke er gjort noe med.

De oppsummerte tall fremgår detaljert i foreningens brev av 07.03.2008 til innledere og deltagere på trafikkseminar i Stavanger, **bilag 4**.

Særsomt fremgår det hvordan kostnadene er beregnet, og som per år beløper seg til over kr. 7 mrd. Tallene skyldes en nærmest fullstendig manglende sikkerhet mot frontkollisjoner på 2-3 felts veier i Norge.

Fysiske midtdelelere og betydningen av tiltaket fremgår på side 3 i det samme brevet av 07.03.2008, under overskriften særlig om midtrekkverk.

- På firefeltsveier er midtrekkverk eller midtdeler en selvfølge.
- Fysiske midtdelelere skal gjennomføres på 2/3 felts veier og med utvidelse til henholdsvis 12, 5 og 15 m der dette er nødvendig.
- Ved bruk av fysisk midtdelelere og utvidelse av eksisterende vei kan man bruke eksisterende veinett til å oppnå sikkerhet og kapasitet uten å bygge ny vei.

Nei til Frontkollisjoner



Gjennomføring behandles også på side 3.

- Ulykkesteder og farlige steder skal sikres med fysisk midtdeler så fort som mulig og løpende.
- Veier med tilstrekkelig bredde og veier med utilstrekkelig bredde, men med utvidelse, må få midtrekkverk.
- Nye 2 og 3 felts veier får fysisk midtdeler som ledd i byggingen.
- Anslagsvis prisnivå er angitt og representerer radikalt lavere omkostninger enn ved bygging av ny vei.
- På samme måte som på firefelts motorveier medfører midtrekkverk på to og tre felts veier at frontkollisjoner hindres opp mot hundre prosent.
- Overensstemmende med slikt arbeide i Sverige og med mål for gjennomføring i år 2015 krever Nei til frontkollisjoner :

Så hurtig som mulig skal 85% av to og tre felts veier med årsdøgn trafikk på 4000 eller mer bli utstyrt med midtrekkverk. For gjennomføring av dette skal nødvendige veibredde utvidelser skje.

Under **pkt. 4 Myndighetene** fremhever brevet at man utmerket godt vet at mer enn 100 medmennesker mister livet på norske veier i frontkollisjoner per år, i tillegg til hardt skadde og skadde. Man vet også faglig sett svært mye om hvordan frontkollisjoner oppstår. *Staten kan ikke sitte rolig å se på dette, staten kan ikke ta inn over 50 milliarder kroner fra biltrafikken og bare bruke en liten andel på et ulykkesområde som frontkollisjoner, og sikring mot disse ved midtrekkverk.*

3.2 Møtekatastrofer og ulykker.

Foreningen har på sin hjemmeside lagt ut en løpende registrering av de møtekatastrofer og ulykker som skjer. Denne oversikten fremlegges i **bilag 5**. Når man ser denne tettskrevne rekke av møteulykker over nesten halvannet år er det uforståelig at det eksisterer en slik handlingslammelse. Staten har *forvaltningsansvaret, økonomisk ansvar* og det er sterke grunner til at det foreligger *rettslig ansvar*.

Nei til frontkollisjon mener at forslaget til NTP på ingen måte tilfredsstillende en radikal oppfyllelse av behovet for å hindre frontkollisjoner med dødsfall, skader og lidelser for de rammede og pårørende og lokalsamfunn.

Nei til Frontkollisjoner



4 Planarbeidet referansegruppen.

4.1 19.08.2008 – Versjon 1 av planforslaget

Vi fremlegger foreningens brev til redaksjonskomiteen for NTP datert 03.10.2007, **bilag 6**.

I dette brev er det detaljerte synspunkter og anførsler på en rekke punkter, som dels underbygger, dels supplerer det som er fremlagt og gjort gjeldende foran i dette brev. Det pekes særskilt på ulykkekartet som viser ulykkespredningen over landet. Tragedien som rammet familiene Holdal og Steinsland setter ansikt på lidelsene som forårsakes av frontkollisjoner.

84 km midtrekkverk på to og tre feltsveger i Norge er minimalt sammenlignet med 1700 km i Sverige, hvor det bygges mellom 200 og 350 km pr. år.

På side 2 viser vi til at E18 gjennom Vestfold som tidligere var dødsveien, og nå er så godt som er ulykkesfri. Sintefs rapport av 2004 og Vegdirektoratets policy notat til regionen av 17.08. 2004 er sterk dokumentasjon til fordel for midtrekkverk for å hindre frontkollisjoner. Vi vedlegger disse dokumentene i **bilag 7a og b, samt bilag 8**.

Under pkt. 2 gjør vi gjeldende at kroner 450 mill. pr. år til særlige trafikksikkerhetstiltak, som angivelig skal føre til 60 færre drepte og/eller hardt skadde i 2020 *er helt utilstrekkelig*. Med dette ville det i 2020 forststatt være *i beste fall ca. 300 drepte eller hardt skadde pr. år i frontkollisjoner*. Mao vil det i planperioden bli mer enn 3000 drepte eller hardt skadde i frontkollisjoner!

150 km totalt i 2020 på to og tre felts veger *med midtrekkverk er også fullstendig utilstrekkelig*. Dette er mindre enn Sverige faktisk bygger i løpet av ett år.

Trafikken utvikler seg vesentlig sterkere enn i prognosene. Det gjelder særskilt tungetrafikk, jf. side 3.

Prinsipielt, faktisk og økonomisk er midtrekkverk gjennomgått under pkt. 3 i brevet.

De konkrete punkter som er gjennomgått er fortsatt relevante. Henvisningene stemmer ikke for det endelige planforslaget, da det er skjedd en omdisponering.

Som bilag til brevet medfulgte foreningens brev til Statsminister Jens Stoltenberg av 29.08.2007 som ble overlevert hans statssekretær på møte i Oslo **bilag 9**.

Her er den konkrete ulykken på Hæstad 17.07.2006 gjennomgått og det gir et sterkt bilde. Stamveien E39 på stedet er 6,3m bred! Et vogntog er ca 2,5m bredt!

Vi tilføyer i denne forbindelse at den fører som med sin bil kom bort i forhjulet på vogtoget senere er blitt dømt til 25 dagers fengsel, betinget, med en ubevist begrunnelse at hennes bil var 2 sekunder på den gale side av midtlinjen!

Det er foreningens oppfatning at vi kan ikke ha en slik rettstilstand.

Som bilag til brevet til Statsministeren foreligger veikartet over frontkollisjoner 2000-2005. Det gir et sterkt negativt uttrykk for veistandarden i Norge.



4.2 Planforslaget av 06.11.2007

Vi fremlegger vårt brev til reaksjonskomiteen for NTP av 16.11.2007, **bilag 10**.

På side 1 under pkt. 1 fremhever vi at statsbudsjettets forslag for 2008 om 10 km midtrekkverk på 2/3 feltsvei og med 51 km fra motorveier som er under ferdigstillelse er helt utilstrekkelig og i strid med det som sies om nullvisjonen for trafikkulykker.

Vi fremhever på side 2 fra side 24 i stamveitredningen at 2000 km, det vil si 23% av stamveiene, ikke hadde brukbar standard når det gjelder veibredde, det vil si de var smalere enn 7 meter. Om lag 100 km av disse mangler gul midtstripe!

I planforslaget på side 162, spalte 2 fremgår det at det i 2010, utover de veger som vil få firefelts veg innen 2020, vil gjenstå ca 1400 km riksvei med fartsgrense 80 km/t eller høyere, som ikke tilfredsstillers minstekravene for midtrekkverk. Når NTP ikke legger opp til investeringer i nye veger, vil forutsetningen om firefelts veg innen 2020 ikke bli oppfylt. Da vil det gjenstå mer enn 1400 km veg som ikke tilfredsstillers minstekravene!

Vi opprettholder at det må være en feil når det sies at 55 personer blir drept eller alvorlig skadd i møteulykker på stamveier. Dette er også kommet inn i den endelige NTP.

Videre understreker vi protesten mot at man setter et skille når det gjelder hastighet på 70 km/t. Om et menneske overlever, er det grusomt nok å bli hardt skadd og kanskje for livet. Antall drepte kan kanskje bli redusert, men hardt skadde blir økt i antall. Samfunnet kan ikke regulere seg ut av ansvaret for å etablere midtrekkverk ved å sette ned fartsgrensen til 70 km/t med et økende antall hardt skadde.

Vi finner også det uholdbart at "veger mellom 4000 og 8000 kjøretøy pr. døgn skal ha bredt profilert midtfelt eller midtmarkering (reflektorer)". Slike innretninger hindrer ikke frontkollisjoner.

Det er bemerkelsesverdig at NTP fremsetter minstekrav, som ligger vesentlig over selve planforslagets.

Bemerkningene om midtrekkverk under pkt. 3 gjentas og opprettholdes.

Uten midtrekkverk er trafikkerte **veier som dreper**.

På den annen side er veger med midtrekkverk **veier som redder liv**.

Det dreier seg om **møtefrie** eller **midtsikrede** veier.

Det sier seg selv at på det norske vegnett må det en faglig vurdering til hvor midtrekkverk kan etableres i forhold til broer, tunneler og andre steder.

Nei til Frontkollisjoner



5 Foreningen Nei til frontkollisjoner

Foreningen ble formelt stiftet 16.06.2007 i forbindelse med folkemøtet i Kristiansand.

Vi fremlegger protokoll for stiftelse av foreningen med vedtekter, **bilag 11**. Videre fremlegger vi Hovedlinjer for foreningens arbeid, **bilag 12**.

I tillegg til folkemøtet den 17.07.2007, har foreningen holdt Politisk møte i Oslo 03.09.2007 og møte i Stavanger den 05.03.08 om sektor overgripende konsekvenser av frontkollisjoner. På møtet deltok også vår samferdselsministeren, Navarsete. Foreningen har vært representert i over 9 TV programmer og flere radioerprogrammer. Den har holdt møter med representanter for politiske partier, som også har deltatt på de avholdte møter. I forbindelse med det Politiske møtet i Oslo ble det distribuert brev til samtlige kommuner i landet via nettet. Hjemmesiden for Nei til frontkollisjon er kontinuerlig oppdatert. Det har vært sendt brev til politikerne med tilsvarende innhold som brevet av 07.03. i Stavanger.

Foreningen har skrevet til samferdselsdepartementet med krav vedrørende statsbudsjettet for 2008, og var i møte med vår samferdselsminister på hennes kontor. Foreningen har deltatt i budsjettøringene for 2008 i Transport- og kommunikasjonskomiteen. Deltagelse har skjedd i NAFs møte om hvordan tilveiebringe penger til vei utbygging, samt pressekonferansen ved fremleggelse av Nasjonal transportplan. Det forberedes et stort møte i Oslo spektrum 09.09.09, umiddelbart forut for Stortingsvalget.

6 Hovedkonklusjon og krav.

Nei til frontkollisjoner mener at fysisk midtdelere som middel til å skape møtefrie og midtsikrede veger har bred aksept og må få tilsvarende gjennomslag i gjennomføring. Ut fra dette og det fundamentale behov å redde fra dødsfall, harde skader og andre skader er forslaget til nasjonal transportplan 2010-2019 helt utilstrekkelig i sin manglende satsning. Hverken etisk eller rettidig går det an å sette penger opp mot menneskeskjebner.

Hvis tilstrekkelig midler ikke skaffes på grunn av statsbudsjettets rammer og handlingsreglens skjerming, må en økonomisk løsning finnes på annen måte.

Noe annet er mangelfull kompetanse og uansvarlig etikk og samfunnsstyring.

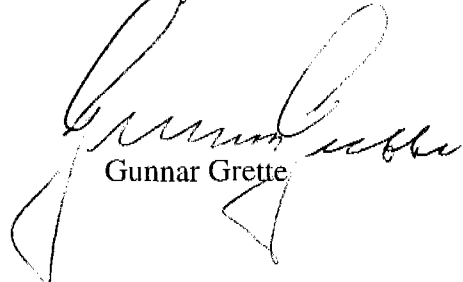
For at dette skal unngås foreslår Nei til frontkollisjoner opprettelse av et Fond mot Frontkollisjoner for montering av fysiske midtrekkverk på 2 og 3 feltsveier.

Nei til Frontkollisjoner

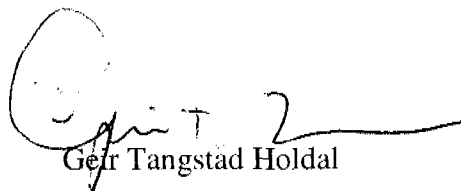


Oslo/Lofoten, den 28.04.2008

For styret i Nei til Frontkollisjoner



Gunnar Grette



Geir Tangstad Holdal

Styret i Nei til Frontkollisjoner:

Tor Berger Jørgensen
Biskop
Styrets leder

Gunnar Grette
H.r. adv.
Styrets nestleder

Geir Tangstad Holdal
Rådgiver

Linn Veronica Bjørnebo
Student

Trygve Præsttun
Siv.ing.

Per Kåre Holdal
IKT-leder
Adm. tilrettelegger

Brev og bilag finnes elektronisk på www.frontkollisjoner.no

KRONIKK

MENTAL ENDRING ■ Vi trenger en mental endringsprosess for vårt forhold til trafikken. Noe liknende det som har skjedd når det gjelder vårt forhold til røyking.

Fra nullvisjon til nulltoleranse

■ Hvordan vil sikkerheten være langs veiene om 25 år? Jeg prøver meg med noen refleksjoner rundt et nyttårskifte. Vil nullvisjonen være virkelighet og holdningene til sikkerhet grunnleggende endret? Har vi underveis til 2033 fått det paradigmeskifte som må til, for å gjøre veiene våre trygge. Hvor visjon går over til å bli virkelighet. Hvor nullvisjon er blitt nulltoleranse.

■ Det er noe rart med veitrafikken. Det oppleves nærmest som en naturlov at den må være risikofylt. En slik toleranse finnes ikke i forhold til luftfart og togtransport. Ulykker finner sted, men det aksepteres ikke. Vi aksepterer det strengeste kontrollregime for ferdsel i lufta, til og med for passasjerene, men vi slipper hverandre rimelig lett løs langs veien. Selvsagt er det forskjeller, både praktisk og økonomisk. Men det er ikke fullt vanskelig å forstå at vi faktisk tolerer at over to hundre mennesker må miste livet i trafikken og at tusenvis må påføres alvorlige skader bare her i vårt land. Slikt nærmer seg skjebnetro. En slik tro aksepteres vi ikke ellers i samfunnet vårt. Ulykker skal forebygges og unngås. Ser vi på de samfunnsøkonomiske belastningene, er de dessuten enorme, men det regnskapet er det ingen enkeltdepartementer som fører, og dermed går tallene liksom i oppløsning. Men lidelseac blir ikke horte. Og irrasjonaliteten i vår aksept blir ikke mindre.

■ Det er spennende å spørre seg om det store gjennombruddet for en grunnleggende holdningsendring til trafikksikkerhet vil slå igjennom på veien mot 2033. For det er å håpe at våre barnebarn bare rister på hodet der framme og spør oss hvordan vi kunne akseptere et trafikkmønster som forutsatte, ja, indirekte faktisk planla med 250 drepte og 13000 skadede. Når kommer en slik mental endring? Kommer den? Ser vi spor av et gjennombrudd hvor nullvisjonen faktisk blir til nulltoleranse? Hvilke spor skal vi se etter?

■ Ett spor står for meg rimelig klart: Midtdelere. Jeg vil se etter midtdelere. For møteulykkene er og blir de tyngste og mest ødeleggende ulykkene. Det er egentlig rart at slike delere, som skiller motgående trafikk, ikke har vært en mer gjennomført del av det vanlige veibildet fra gammelt av. For det er irrasjonalt at vi kan møte hverandre i 80 km i timen, ofte bare med noen centimeters klaring. Det er et i prinsippet et høyrisikoferomen. Vi er overgitt



Løsningen: Med midtdeler på vegnettet kan mange av de mest alvorlige trafikkulykkene unngås, tror biskop Tor B. Jørgensen. (Arkivfoto: Geir Brekke)

TOR BERGER JØRGENSEN



■ **HVEM:** Tor Berger Jørgensen er Biskop i Sør-Hålogaland og leder i Nei til Frontkollisjoner. (Arkivfoto: Giselle Jensen)

i andres, og skjebnens hender, på en måte som det egentlig er merkelig at vi tåler - og tolererer. "Skjebnen" behøver ikke å være mer enn en liten uoppmerksomhet. En liten feilvurdering. En liten uforutsetthet. "Kom over i feil kjørebane" heter det så nøkternt i avisreferatene. For dem som blir rammet, er det en katastrofe.

■ Mitt forhold til det groteske i vår aksept av trafikkulykker

begynner egentlig her. I katastrofene. Ikke de, som jeg må innrømme, nesten har rammet meg. For også jeg har vært nær ved å bli et nummer i en ulykkesstatistikk. Mange ganger. Men livet har vært på min side.

■ Slik er det vel med de fleste av oss som har ferdes i trafikken gjennom et langt liv. Men som prest har jeg mott en del av dem som har den katastrofale opplevelsen hvor centimeterne og sekundene ikke var på livets side. Det er ubeskrivelig. Det er så mye trykk i slike situasjoner at det nesten er ubærlig.

■ Vi trenger en mental endringsprosess for vårt forhold til trafikken. Noe liknende det som har skjedd når det gjelder vårt forhold til røyking

■ Vi trenger en mental endringsprosess for vårt forhold til trafikken. Noe liknende det som har skjedd når det gjelder vårt forhold til røyking. Røyking er helsefarlig. Fra å være en "nødvendig" frihetsutøvelse i alt fra restauranter til moterom, er det nå ikke toleranse for at røyking skal ramme andre. I dag er røykfrie lokaler en selvsagthet. Like selvsagt som røyking var det for en liten generasjon siden. Det har skjedd en mental endring. Et holdningsmessig paradigmeskifte. Noe slikt må vi få til i forhold til trafikken. Mennesker skal ikke dø langs norske veier. De skal lig. Liv som så brått og brutalt blir forandret. Så fylt av smerte. Og ofte så helt unødvendig. Så uforutsatt. Slike møter har utvirket seg til en dyp overbevisning om at vi har et "null" i vår mentale og moralske bevissthet som aksepterer at vi påfører hverandre så mye lidelse. Slike møter har skapt visjonen om at nullvisjonen, må bli til nulltoleranse.

ikke bli alvorlig kvestet og skadet. Det finner vi oss ikke i. Slik må vi tale. Og slik må ikke minst våre politikere utfordres til å tale. Vi må nå få en tiltakspakke for å gjøre nullvisjonen til virkelighet - forhåpentligvis slik at våre barnebarn i 2033 kan glede seg over at det kom et slikt gjennombrudd for sikkerhet en gang rundt 2010.

Statens vegvesen

I MEDIENE:

Demokraten

Vaklet i halvannet år
I halvannet år maste Trine Henriksen om utbedring av et vakkende støygjorde mellom Kulåsveien og hybrua. Da Statens vegvesen gjennom Demokraten ble minnet om dødsulykka på Lillestrøm sist uke rykket reparatørene ut prompte, forteller avisa.

- Det burde være mulig å nå fram til myndighetene på en annen måte enn å ty til media, sier Henriksen til avisa.

Finnmårken

Forringer naturen
Ikke alle er like positive etter at arkitektens forslag til rasteplass og toalettanlegg ved Vesterev i Porsfjord ble presentert i Finnmarken. Forslagene er med i en konkurranse i forbindelse med Statens vegvesen sitt turistveiprojekt for reistrekningen mellom Vardø og Hamningberg. Kritikerne mener rasteplasser som de som er foreslått ser unaturlige ut og vil ødelegge mye av naturopplevelsen, står det å lese i avisen.

FIRDA

I store trekk
Entreprenøren samarbeider ofte med lokale firmaer eller enkeltmannsforetak som engasjeres for å bistå i arbeidet. Det er i store trekk mange av de samme som bistod Statens vegvesen den gang Vegvesenet gjorde jobben selv, skriver Kolo Veidekke i en helsides informasjonssannone i Firda.

Fædrelandøvennen

Brøyting til besvær
Førrige helgs snofall var vintrens første som satte brøytebedriften på prøve. I motsetning til i fjor, var dette godt varset. De ansvarlige for brøytingen forsikret at de nå var langt bedre forberedt og at fjorårets kaos synes ville gjenta seg. I hovedsak synes det som om brøytemannskapene har klart dette.

MALVIK

Skilt eller ikke
Mange MB-lesere reagerte da det i fjor host dukket opp et drøyt meterhøyt skilt med refleks kun på den ene siden. Da MB konfronterte Statens vegvesen med skiltningen, var svaret at skiltet skulle stå, til tross for at det etter regelboka egentlig ikke kreves skiltning på stedet.



Etatenes planarbeid

Nasjonal transportplan 2010-2019

Dokumenter knyttet til de statlige transportetatenes arbeid med forslaget til ny NTP.

- Se også: Dokumenter knyttet til dialogmøter med næringslivet

Retningslinjer og oppdrag

Retningslinjer

- Brev av 31.01.06 fra Samferdselsdepartementet til transportetatene og Avinor AS (pdf)
- Retningslinjer for etatenes arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019 (pdf)

Supplerende retningslinjer om KS1

- Brev av 11.09.06 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet og Jernbaneverket (pdf)
- Supplerende retningslinjer for Statens vegvesen og Jernbaneverket om forholdet mellom NTP og kvalitetssikring i tidlig fase (KS1) (pdf)

Supplerende retningslinjer om målstruktur

- Brev av 06.11.2007 til NTP-sekretariatet - etappemål om klimagassutslipp (pdf)
- Brev av 21.11.2006 fra Samferdselsdepartementet til Avinor AS, Jernbaneverket, Vegdirektoratet og Kystverket (pdf)
- Supplerende retningslinjer om målstruktur for transportetatene og Avinor AS sitt arbeide med NTP 2010 – 2019 (pdf)

Oppdrag - oppfølging av regjeringens nordområdestrategi

- Brev av 21.02.2007 fra Samferdselsdepartementet til sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010-2019, Vegdirektoratet (pdf)
- NTP 2010-2019 og Regjeringens nordområdestrategi - oppdrag til transportetatene og Avinor AS (pdf)

RETNINGSLINJER FOR TRANSPORTETATENES OG AVINOR AS SITT ARBEID MED NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019

1. Formål og innhold

Regjeringen tar sikte på å legge fram en stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP) 2010 – 2019 ved årsskiftet 2008/2009. Planen er en videreføring av NTP 2006 – 2015 og skal som før ha en tidshorisont på 10 år med hovedvekt på de fire første årene.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet gir med dette retningslinjer for etatene og Avinor AS sitt arbeid med grunnlagsmateriale til stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010 – 2019.

Den nasjonale transportplanen skal legge grunnlaget for helhetlige politiske prioriteringer, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspillet mellom transportformene for å bidra til effektive, tryggere og mer miljøvennlige transportløsninger. Det vil være viktig å sikre god koordinering med og inngrep i andre pågående strategiske prosesser på transportområdet, dette gjelder særlig videreutvikling av bypakker.

Utarbeidelsen av en helhetlig og tverrsektoriell plan stiller store krav til samarbeid og medvirkning i alle deler av arbeidet. Det er nødvendig med et tett samarbeid mellom etatene/Avinor AS og mellom etatene/Avinor AS og Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet i planprosessen. Det er videre nødvendig å sikre god medvirkning fra det regionale nivået og fra bruker- og interessegrupper i prosessen. Erfaringene fra NTP 2006 – 2015 og NTP 2002 – 2011 gir grunnlag for en mer effektiv og enklere prosess, jf. kap. 4.

De tre etatene og Avinor AS står ovenfor ulike rammebetingelser når det gjelder tilknytningsform, finansiering og forpliktelser i forhold til internasjonale avtaler. Videre er det store ulikheter mellom transportmidlene når det gjelder egenskaper og roller i transportsystemet. Det må tas hensyn til at Avinor AS ikke er den eneste produsent av infrastrukturtenester på luftfartsområdet. Den enkelte etats og Avinor AS sin deltakelse i planprosessen må tilpasses disse ulikhetene. Avinor AS sin tilknytningsform setter krav til god samordning mellom Eiermeldingene og NTP, ved at prosessene samkjøres så langt det praktisk lar seg gjøre.

Som aksjeselskap vil prioriteringen av investeringsmidlene innenfor Avinor AS sitt område bli styrt av selskapets organer innenfor gjeldende vedtekter og rammebetingelser, og med bakgrunn i omdanningsvedtak og planmeldinger som etter hvert forelegges Stortinget. Samferdselsdepartementet finner det derfor ikke naturlig å pålegge Avinor AS å oppsummere virkningene av tiltakene som forutsettes gjennomført i planperioden 2010-2019, jf. kap. 5.6. Videre er det ikke funnet naturlig å be Avinor AS om å utføre analyser som viser hva som oppnås ved å vri den anbefalte strategien i retning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, jf. kap. 5.5, eller gjennomføre marginalvurderinger til anbefalt strategi jf. kap. 5.4. Av hensyn til å få en helhetlig vurdering og framstilling av planlagte tiltak i transportsektoren, bes likevel om at eventuelle prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr gis en egen omtale, jf. kap. 6.2 og kap. 6.4, og at andre prosjekter eventuelt refereres til.

Det pågår arbeid på områder som vil være viktige for prosess og endelig utforming av grunnlagsmateriale og stortingsmelding. Dette gjelder særlig arbeid knyttet til målstruktur og til KS1. Departementene vil gi utfyllende retningslinjer når arbeidet på disse områdene er kommet lenger.

Stortingsmeldingen om NTP skal som tidligere inneholde en drøfting av transportpolitikken og være en tverrsektoriell plan for viktige tiltak for å nå målene i transportsektoren. Det vil som en del av grunnlagsarbeidet være nødvendig å trekke opp et lengre tidsperspektiv enn planperioden. Eksempler på dette er trendframskrivninger av faktorer som påvirker tilpasningene i transportsektoren som befolkningsvekst/-tetthet og strukturelle endringer i næringslivet. Også problemstillinger i egen sektor som krever større grad av langsiktighet i vurderingene må vurderes. Etatene må i nært samråd med departementene vurdere relevante problemstillinger som krever utredning. Arbeidet med mer konkrete transportpolitiske spørsmål vil i hovedsak skje i departementene, delvis på grunnlag av faglige innspill fra etatene. Departementene vil komme tilbake til etatene med mer spesifiserte oppdrag som en del av dette arbeidet.

2. Overordnede rammebetingelser for planarbeidet

2.1 Bakgrunn

Arbeidet som gjøres av etatene i planprosessen vil inngå som innspill til og være en del av grunnlaget for Regjeringens prioriteringer og virkemiddelbruk i transportsektoren i planperioden. Stortingsmelding nr 24 (2003-2004 Nasjonal transportplan 2006 – 2010 og Stortinget behandling av denne (jf. Inst. S. nr. 240 (2003-2004)) samt regjeringserklæringen fra Soria Moria, utgjør det politiske grunnlaget for arbeidet. Hovedmålene i transportpolitikken er knyttet til økt trafiksikkerhet, mer miljøvennlig transport, regional utvikling og et effektivt og tilgjengelig transportsystem for næringsliv og befolkning i hele landet.

Regjeringserklæringen varsler at "Regjeringen vil skape en helhetlig samferdselspolitikk under folkevalgt styring, der regional- og distriktpolitikk, miljøvern og fordeling skal være grunnleggende premisser." Det er allerede satt i gang prosesser for å følge opp regjeringserklæringen, og som vil ha betydning for planarbeidet. Det er viktig at planarbeidet gir et tilstrekkelig plangrunnlag for den langsiktige oppfølgingen av regjeringserklæringen og senere prioriteringer. Departementene vil særlig peke på følgende:

- Det pågår en prosess med en vurdering av mulige endringer i den regionale forvaltningsstrukturen. Regjeringen har varslet en stortingsmelding høsten 2006.
- Regjeringserklæringen varsler økt satsing på veg og en vektlegging av drift og vedlikehold. Det legges opp til en mer offensiv satsing på øvrig riksvegnett og økt satsing på rassikring. Det er satt i gang et forskningsprosjekt med sikte på å utvikle bedre vedlikeholdsstrategier. En utredning av prosjektfinansiering varsles i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006), og vil bl.a. bli sett i sammenheng med en evaluering av prøveordningen med "Offentlig-privat samarbeid (OPS)".
- Regjeringserklæringen varsler videre en styrking av jernbanen, herunder gode forbindelser mellom hovedstedene i Skandinavia, og en vurdering av reduksjoner i elavgiften og kjørevegsavgiften for jernbane.

Samferdselsdepartementet viser til at en i brev av 21.4.2005 har bedt Jernbaneverket utrede om det er samfunnsmessig interessant med en oppgradering eller nybygging av banestrekninger for høye hastigheter. Arbeidet skal være slutført innen 1.11.2006 og vurderes i forbindelse med NTP 2010 – 2019.

- Regjeringserklæringen varsler en styrking av kollektivtransporten gjennom styrket framkommelighet for kollektivtransporten i by og brukertilpassede tilbud i distriktene. Et godt kollektivtilbud og overføring av gods fra veg til sjø og bane er viktig for å redusere miljøproblemene i transportsektoren. I byer og bynære områder må kollektivtrafikken bli et reelt alternativ til bruk av privatbil og en sentral del av transportsystemet. Det må bli lønnsomt å velge kollektive løsninger for jobb- og fritidsreiser. Det er satt i gang en utredning for å evaluere belønningsordningen.
- Regjeringserklæringen varsler at det fortsatt skal være høy innsats på trafiksikkerhet i tråd med nullvisjonen.
- Regjeringserklæringen varsler økt satsing på sykkelveger, for å bedre trafikksituasjonen og sikkerheten for syklistene. Det er et mål at flere arbeidsreiser, spesielt i byene foretas på sykkel.
- Regjeringserklæringen legger opp til sterkere innsats for å nå miljømålene (støy, lokal luftforurensning, klima). Det er satt i gang arbeid for evaluere støymålet og en handlingsplan mot støy er under utarbeiding.
- Lufthavnstrukturen, herunder et godt tilbud på kortbanenettet, er viktig for den regionale utviklingen. Regjeringserklæringen legger opp til å opprettholde dagens lufthavnsstruktur så fremt det ikke er uttrykt ønske lokalt om å legge ned en flyplass.
- Regjeringserklæringen signaliserer en styrking av innsatsen rettet mot sjøtransport, med vekt på tilrettelegging for sikker seilas i farledene samt styrking av oljevernberedskapen. Det legges også vekt på å videreutvikle havner som logistikknutepunkt og få utarbeidet en gjennomgang med prioriteringer av farleds- og fiskerihavntiltak.
- Departementene skal foreta en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen samferdselssektoren. Det skal foretas en samlet vurdering av avgifter og gebyrer innen sjøtransport slik at sjøtransport gis like konkurransevilkår med landtransport. Fiskeri- og kystdepartementet viser til at Kystverket har startet arbeidet med å gjennomgå gebyrstrukturen, som vil være et faglig underlag til departementenes arbeid
- Det vises videre til pågående revisjon av havne- og farvannsloven, samt St.meld. nr. 14 (2004-2005) Sjøsikkerhet og oljevernberedskap og Stortingets behandling av denne.

Etatenes planarbeid må gi grunnlag for avveininger mellom de ulike politiske mål innen økonomiske rammer, jf. kap. 5.3. Planarbeidet skal gi grunnlag for fordeling av investeringsinnsatsen mellom distriktene og mer sentrale strøk.

2.2 Pågående prosesser og utredninger

Regjeringen har besluttet at det skal gjennomføres "Kvalitetssikring i tidlig fase" (KS1) i transportsektoren. KS1 skal tas i bruk i tidlig fase på et overordnet nivå for prosjekter over 500 mill. kr. og skal danne grunnlag for prinsippvedtak i regjeringen før videre planlegging

iverksettes. KS1 skal være et verktøy for å få et bedre beslutningsgrunnlag bl.a. til NTP. En tilpasning av systemet til transportsektoren er fortsatt under utvikling. Det pågår et utredningsarbeid bl.a. i etatens regi om utvikling av KS1 i transportsektoren, herunder tilpasning av KS1 til NTP-prosessen. Utredningen skal være ferdig i løpet av våren 2006. Departementene vil gi supplerende retningslinjer om forholdet mellom NTP og KS1 i august 2006.

Etatens og Avinor AS sitt planarbeid må tilpasses resultatene av pågående arbeid med målstruktur, jf. Samferdselsdepartementets brev av 09.12.2005 og retningslinjenes pkt. 5.1. Det tas sikte på å gi supplerende retningslinjer på dette området innen utgangen av 2006.

Samferdselsdepartementet har satt i gang en evaluering av Avinor AS sin tilknytningsform. Dersom dette medfører endringer i Avinor AS sin rolle i NTP-arbeidet, vil departementet komme tilbake til dette.

3. Framdriftsplan for prosessen

Det legges opp til følgende framdriftsplan for etatens arbeid med Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019:

- Januar 2006: Retningslinjer fra SD og FKD
- August 2006: Supplerende retningslinjer om forholdet mellom NTP og KS1.
- I løpet av 2006: Supplerende retningslinjer vedr. målstruktur.
- Januar 2008: Felles plandokument fra etatene. Sendes samtidig til fylkeskommuner og storbyer til uttalelse.
- April 2008: Frist for uttalelser til planforslaget.
- Desember 2008: Framlegging av stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010-2019

Det vil underveis i prosessen også legges opp til en dialog på politisk nivå mellom departementer og fylkes- og storbykommuner.

Etter stortingsbehandlingen skal det utarbeides handlingsprogrammer for øvrige riksveger og fiskerihavner, som skal forelegges fylkeskommunene.

4. Planprosessen sentralt og regionalt – samarbeid i planprosessen - organisering av arbeidet

4.1 Forenkling og medvirkning

Evalueringer av NTP-arbeidet viser behov og potensial for effektivisering av prosessen.

Organisering av prosessen henger nøye sammen med et mål om å gjøre NTP mer strategisk og mindre detaljorientert. Samtidig utsettes framleggingstidspunktet for stortingsmeldingen slik at det blir større nærhet til planperioden. Det er videre viktig med god medvirkning fra regionale myndigheter i planprosessen, og at det legges opp til fylkespolitiske behandlinger på beslutningsrelevante tidspunkter.

Det er besluttet to forenklinger i planprosessen:

- Det legges opp til å ta utgangspunkt i fylkes(del)planer og eksisterende analyser. Det er derfor ikke behov for å be fylkeskommunene og storbyene å utføre nye strategiske analyser.
- Prosessene knyttet til handlingsprogrammer forenkles. Strategier for utvikling av stamnettet høres i tilknytning til etatenes planforslag. Etter stortingsbehandlingen sendes handlingsprogrammer for øvrige riksveger og fiskerihavner på høring til fylkeskommunene og storbyene.

Det skal legges stor vekt på medvirkning fra fylkeskommuner og storbyer samt medvirkning fra bruker- og interessegrupper i planprosessen.

Fylkeskommunene og storbyene skal trekkes inn i de deler av planprosessen som organiseres på regionalt nivå. Det er viktig at det legges opp til en god prosess og et godt samarbeid mellom transportetatene, fylkeskommunene og storbyene for å oppnå gode helhetlige transportløsninger på tvers av forvaltningsnivåer. Det legges i større grad opp til å utnytte tidligere arbeid i den kommende prosess, dvs fylkes(del)planene og fylkeskommunenes behandling av handlingsprogrammene for 2006-2009 og planprogram for 2010-2015, samt eksisterende strategiske analyser på fylkesnivå. Dersom fylkeskommunene har oppdatert planer/analyser eller utarbeidet nye utredninger de mener er relevante for planarbeidet, bør dette spilles inn i prosessen. Gjennom en løpende dialog vil transportetatene, fylkeskommunene og storbyene få den nødvendige oversikt over regionale problemstillinger, prioriteringer, utbyggingsbehov og aktuelle alternative løsninger, når det gjelder det nasjonale transportsystemet.

Departementene legger i tillegg opp til å styrke den politiske dialogen ved at det vil bli avholdt møter på politiske nivå mellom departementene (SD/FKD) og fylkeskommuner/storbyer tidlig i prosessen og i høringsperioden for etatenes planforslag. Departementene tar sikte på å arrangere de første møtene høsten 2006. Disse møtene vil primært være en politisk dialog om departementenes arbeid med utviklingen av politikken og fylkeskommunenes og storbyenes bidrag til dette. Møtene i høringsfasen for planforslaget vil bli knyttet til høringen av planforslaget som etatene har oversendt departementene.

Det er viktig med samarbeid og dialog omkring alle sider ved transportsystemet. Samtidig er det grunn til å presisere ulikheter når det gjelder de forskjellige deler av systemet:

- For stamnettet, dvs. stamveger, jernbanenettet og stamnettet til sjøs vil synspunkter fra fylkeskommunene utgjøre deler av beslutningsgrunnlaget, men beslutningene tas på nasjonalt nivå ved stortingsbehandlingen av NTP-meldingen og de etterfølgende årlige budsjettbehandlinger.
- For øvrige riksveger og fiskerihavner skal synspunktene fra fylkeskommunene tillegges avgjørende vekt ved behandlingen av handlingsprogrammene innenfor de rammer som fastsettes av Stortinget ved behandlingen av NTP.

Disse ulikhetene gjenspeiles også når det gjelder handlingsprogrammer og høringer:

- Stamnettet høres i det planutkastet etatene legger fram i januar 2008. Regionale synspunkter vil dermed være kjent ved Regjeringens utarbeiding og Stortingets behandling av meldingen.

- For øvrige riksveger og for fiskerihavner utarbeider etatene som tidligere handlingsprogrammer etter stortingsbehandlingen, og sender disse til fylkeskommunal høring etter Stortingets behandling av NTP.

Departementene er kjent med at Statens vegvesen arbeider med rutevise utredninger for utvikling av stamvegnettet i et trettiårsperspektiv, og at det også vil bli utført sektorvise utredninger for øvrig stamnett. Slike utredninger vil være viktige innspill i det videre arbeidet med strategiske og tverrsektorielle vurderinger i transportetatenes plandokument til departementene. Slike utredninger vil ferdigstilles høsten 2006. Departementene understreker at slike dokumenter må være offentlige for å sikre god medvirkning og transparens i prosessen.

4.2 Organisering av arbeidet på sentralt nivå

Kontakten mellom departementene og etatene/Avinor AS skjer gjennom Samordningsgruppen, der begge departementer og sentrale medarbeidere i planarbeidet i etatene/Avinor AS deltar. Gruppens oppgave er å sikre jevnlig rapportering fra etatene til departementene, samt drøfting og avklaring av særskilt viktige problemstillinger for gjennomføringen av planarbeidet. Samferdselsdepartementet leder og ivaretar sekretariatsoppgaver for gruppen.

Av hensyn til etatenes samordning og forankring av det sentrale planarbeidet, bør de tverretatlige gruppene (styrings- og prosjektgruppen, begge ledet av Statens vegvesen), som ble etablert i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-11, videreføres.

Statens vegvesen skal foreta en vurdering av hvordan de mest sentrale aktørene i trafiksikkerhetsarbeidet kan involveres tyngre i planarbeidet og hvilket ansvar og oppgaver de ulike aktørene skal ha i dette arbeidet. Hensikten er bl.a. å få et best mulig grunnlag for å fastsette mål og hvordan disse kan nås på en effektiv måte.

Medvirkning i planarbeidet fra øvrige brukergrupper, nærings- og interesseorganisasjoner og offentlige myndigheter skal sikres gjennom videreføring av den eksterne referansegruppen for arbeidet som ledes av etatene. Det må i denne sammenheng tas hensyn til KS sin særskilte rolle som representant for regionale myndigheter med et tverrsektorielt helhetsansvar.

Som en del av det sentralt organiserte planarbeidet i etatene kan det være aktuelt å innhente egne innspill fra sentrale bruker- og interessegrupper. Invitasjoner til slike innspill skal drøftes med departementene i Samordningsgruppen.

Organisering av arbeidet på regionalt nivå

Fylkeskommunene har en sentral rolle som regional utviklingsaktør. Synspunkter underveis fra fylkeskommunene og storbyområdene vil gi verdifulle bidrag til planleggingen. Dette gjelder både i forhold til å avdekke utfordringer på transportområdet, og innspill til prioritering av prosjekter. I og med at det legges stor vekt på å utnytte eksisterende planer og analyser, blir hovedfokuser i samarbeidet på regional nivå i større grad knyttet til arbeid med å utvikle planforslaget.

Transportetatene regionalt må etablere et nært samarbeid med fylkeskommuner, større bykommuner, samt kommuner som eier viktige havner. Det er hensiktsmessig at det etableres

faste kontaktutvalg mellom etatene og de regionale og lokale myndighetene. Det er naturlig at fylkesmennene deltar i utvalgene, jf. særlig deres oppgaver som regionale landbruks- og miljøvernmyndigheter. Etatene må selv, i samråd med berørte myndigheter, vurdere om arbeidet bør organiseres i større enheter enn enkeltfylker.

Formålet med det regionale samarbeidet er å få til gode helhetsløsninger på ulike transport- og transportskapte utfordringer. Gjennom samarbeidet på regionalt nivå skal etatene gjøre seg kjent med regionale vurderinger som er viktige for planarbeidet. Videre vil det være en arena for å drøfte problemstillinger der etatene/Avinor AS ser det som viktig for planarbeidet å få innsikt i regionale synspunkter og sikre bred forankring for planlagte tiltak.

Statens vegvesen skal samordne arbeidet og ta initiativ overfor regionale og lokale myndigheter for å få etablert kontaktutvalgene, og ivareta administrativ ledelse og sekretariatsfunksjon for disse. Grunnlag for arbeidet vil bl.a. være tidligere strategiske utredninger og fylkes(del)planer. Fylkeskommunene bør gjøre nødvendig oppdatering og komme med nye innspill der det har skjedd betydelige endringer i strategier og utfordringer. Slike oppdateringer bør skje før sommeren 2006.

5. Grunnlag for beregninger og analyse i planprosessen

5.1 Videre utvikling av mål- og resultatstyringssystemet

SD/FKD ønsker å videreutvikle plansystemet i strategisk retning med økt vekt på mål- og resultatstyring. Dette vil gi større fokus på hva vi oppnår med politikken og avveininger mellom ulike mål. Samtidig skal de transportpolitiske målene være førende for etatenes arbeid med handlingsprogrammene og oppfølging av stortingsmeldingen i de årlige budsjettene. Videreutviklingen av plansystemet forutsetter dermed en strukturert framstilling av de viktigste transportpolitiske målene og utvikling av indikatorer til oppfølging av disse.

SD/FKD er i samarbeid med transportetatene og Avinor AS i gang med å utvikle målstrukturen som det tas sikte på å legge til grunn i NTP og de senere oppfølgningene i statsbudsjettene. Departementene vil komme nærmere tilbake oppfølgingen av dette i planarbeidet i form av supplerende retningslinjer. I denne sammenhengen vil det også bli nærmere vurdert hvordan det skal samvirkes med andre statlige aktører som har virkemidler som er sentrale for å nå målene.

5.2 Foreløpig grunnlag for analyser og verktøy

For grunnlaget for samfunnsøkonomiske analyser vises det særlig til Finansdepartementets reviderte veileder og rundskriv. Spesielt for bruk av kalkulasjonsrente vises det til at SD/FKD snarest vil følge opp med egne retningslinjer for bruk innen transportetatene og Avinor A/S.

Som ett grunnlag for planarbeidet må det utarbeides mest mulig forventningsrette prognoser for trafikkutvikling. Prognosene utarbeides i samarbeid mellom etatene/Avinor AS og departementene.

Transportetatene skal samarbeide om å løse gjenstående konsistensproblemer ved nytte-kostnadsanalyser, og sikre en konsistent bruk av disse i planarbeidet. Dette er en sentral del av

departementenes beslutningsgrunnlag, og etatene skal rapportere om framdrift og resultater gjennom Samordningsgruppen, jf. kap. 4.2. Departementene vil presisere at beregningene som utarbeides må være sammenlignbare og enhetlige på tvers av sektorene, og gi grunnlag for sammenstilling og rangering av prosjekter etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Det må tas særlig hensyn til forholdet mellom samfunnsøkonomiske analyser og statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. Når statlig kjøp i betydelig grad influerer på transporttilbudet, må dette tas hensyn til i analysene. Dette er også tatt opp i brev fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket 21.4.2005.

I analyser og prioriteringer må det også tas hensyn til tiltak innenfor sikkerhet og beredskap der samfunnsøkonomiske betraktninger med dagens metoder er utilstrekkelige som beslutningsunderlag.

5.3 Beregningstekniske økonomiske rammer

Planarbeidet i Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket skal skje med utgangspunkt i beregningstekniske økonomiske planrammer. Disse bestemmes ved en passiv framskriving av Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2007. Det gis ikke planrammer for virksomheten til Avinor AS.

5.4 Marginalvurderinger pr sektor

Det skal gjennomføres etatsvise marginalvurderinger i forhold til anbefalt strategi. Disse skal i grove trekk vise tilpasningene dersom mer/mindre ressurser stilles til rådighet enn de som følger av den beregningstekniske økonomiske planrammen gitt i kap. 5.3. Slike vurderinger vil være sentrale både for fastsetting av endelig ramme og for departementenes vurdering av rammefordeling. Grensene for marginalvurderinger settes til +/-20 pst. for Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket.

For Statens vegvesen og Jernbaneverket gjøres marginalvurderingene av totalrammen. For Kystverket gjøres marginalvurderingene av den statlige bevilgningsrammen.

5.5 Anbefalt strategi – vridning mot samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Med basis i de føringer som følger av disse retningslinjer skal transportetatene utarbeide en anbefalt strategi. Strategien skal legges fram av etatene samlet. Eventuelle faglige uenigheter mellom etatene om prioriteringene i anbefalt strategi skal synliggjøres.

I tillegg til den anbefalte strategien skal Jernbaneverket og Statens vegvesen vise et alternativ der samfunnsøkonomisk lønnsomhet maksimeres, hensyn tatt til bindinger og minimumskrav. Som grunnlag for dette alternativet skal det ligge de samme føringer som for anbefalt strategi. Det må redegjøres for hvilke utslag et slikt alternativ gir for sikkerhet og miljø.

5.6 Beregnede virkninger

For å oppsummere virkningene av tiltakene i anbefalt strategi skal det gjennomføres beregninger som viser virkninger av tiltakene på bl. a. framkommelighet, sikkerhet og miljø. Beregningene skal brukes til å belyse virkningene på strategisk nivå og vil ikke bli lagt til grunn til budsjettoppfølgingsformål. Presisjonsnivået ses i forhold til dette.

Det tas som utgangspunkt at etatene i sin anbefalte strategi viser virkningene (pr sektor og totalt) av den samlede transportpolitikken. Dette omfatter tiltak som finansieres over etatenes budsjetter samt generelle transportpolitiske tiltak som hører inn under statlig myndighet. Det kan også vises virkninger av transportpolitiske tiltak på lokalt/regionalt nivå når slike er tiltak er forankret lokalpolitisk.

Hvilke konkrete måleparametre det skal vises virkninger for må vurderes nærmere når arbeidet med målstruktur er mer avklart. Uavhengig av endelig målstruktur skal Jernbanelog Statens vegvesen vise virkninger på følgende parametre:

- Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer
- Endringer i samfunnets transportkostnader
- Endringer i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet
- Endringer i samfunnets transportkostnader for distriktene

I tillegg til anbefalt strategi skal det gjennomføres virkningsberegninger av vridningen mot samfunnsøkonomisk lønnsomhet, jf. kap. 5.5, og beregne virkningen på samfunnsøkonomisk lønnsomhet dersom mer/mindre ressurser stilles til rådighet, jf. kap. 5.4.

Det skal vises virkninger både for 4-års perioden 2010-2013 og for 10-års perioden 2010-2019.

Det må gjøres rede for usikkerhet i disse beregningene. I den grad analyseverktøyet ikke er tilstrekkelig utviklet til å utføre slike beregninger på en tilfredsstillende måte må det redegjøres for disse manglene og gis en verbal framstilling av virkningene. Kystverket skal i den grad det er mulig gjennomføre virkningsberegninger som omtalt ovenfor.

Departementene ønsker å bli holdt orientert om dette arbeidet gjennom Samordningsgruppen.

6. Prioritering av ressurser og tiltak innen beregningsteknisk økonomisk ramme

6.1 Prioritering av ulike formål

Det skal i etatenes plandokument gjøres rede for hvordan den økonomiske rammen er fordelt mellom ulike formål og tiltak, og hva etatene har vektlagt i denne fordelingen. Det skal redegjøres særskilt for de avveininger som er gjort mellom investeringer og drift og vedlikehold. Redegjørelsen bør, ut i fra trafikksikkerhets- og framkommelighetshensyn, i tilstrekkelig grad reflektere nødvendigheten av tilfredsstillende vedlikeholdt infrastruktur. Også betydningen av å prioritere tyngre vedlikehold innenfor rammen til riksveginvesteringer

understrekes i denne sammenheng

6.2 Nasjonale transportkorridorer

Prioriteringer på stamnettet for transportinfrastruktur har en sentral plass i NTP. Dette nettet er sentralt for å binde landet sammen og for forbindelsene til utlandet. Det er viktig at det legges til rette for en tverrsektoriell vurdering av tiltak i stamnettet gjennom nasjonale transportkorridorer der flere transportsektorer inngår.

I tillegg til å ha nasjonal betydning har transportkorridorene også en regional funksjon. Det er et viktig mål i transportpolitikken å bidra til utvikling av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det vil derfor være viktig å gi en beskrivelse av betydningen korridorene har for næringsliv, bosetting og arbeidsmarked. Et viktig utgangspunkt for dette arbeidet vil være regionale planer for transport, næringsutvikling og arealbruk, samt de korridoranalysene som ble gjort i tilknytning til NTP 2006 – 2015. Det vises dessuten til den kommende distrikts- og regionalmeldingen, der transportsektoren vil være en viktig del av regjeringens distrikts- og regionalpolitikk.

Storbyene, og hovedstadsområdet spesielt, har særlige utfordringer som knutepunkt for godstransport. I den grad byområder har viktige terminalfunksjoner eller utgjør flaskehalser i det nasjonale transportnettet skal dette trekkes inn i korridoranalysene (jf. kap. 6.4).

Det skal tas utgangspunkt i den korridorinndeling som ble presentert i NTP 2006 – 2015:

1. Oslo - Svinesund/Komsjø
2. Oslo - Ørje/Magnor
3. Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger
4. Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim
5. Oslo - Bergen/Haugesund (med arm via Sogn til Førde)
6. Oslo - Trondheim (med armer til Ålesund og Måløy)
7. Trondheim - Bodø (med armer for jernbane- og stamvegforbindelser til svenskegrensen)
8. Bodø - Narvik - Tromsø - Kirkenes (med arm til Lofoten og jernbane- og stamvegforbindelser til grensene mot Sverige, Finland og Russland)

Det må gjennomføres tverrsektorielle vurderinger der hvor det er reelle konkurranseflater mellom transportsektorer. Der det ikke finnes vesentlig eksisterende eller potensiell konkurranse mellom transportsektorene kan analysene gjøres sektorvis, men må koordineres. Det er i denne sammenheng viktig å ivareta og utvikle havnene og terminalenes rolle som knutepunkt mellom ulike transportformer. Gode koblinger til transportnettet og regionalt havnesamarbeid er av avgjørende betydning.

Opplegget for korridoranalyser skal rapporteres til departementene gjennom Samordningsgruppen, jf. kap. 4.2.

Dersom etatene og Avinor AS gjennom planarbeidet ser behov for å justere korridorinndelingen skal dette tas opp med departementene gjennom Samordningsgruppen.

Utgangspunktet for presentasjonen av de enkelte korridorer er følgende elementer:

- en vurdering av transportnettet i korridoren
- forventet transportutvikling

- en beskrivelse av korridorens regionale funksjon
- en analyse av flaskehals i korridoren
- en analyse av konkurranseflater
- prioriterte tiltak i korridoren

I utgangspunktet skal prosjekter med en investeringsramme på mer enn 200 mill. kr omtales spesielt. Prosjektomtaler må også vurderes i lys av at det ikke vil bli lagt opp til offentlig høring av handlingsprogrammene for stamnett.

Eventuelle endringer i transportmiddelfordelingen som følge av tiltakene i anbefalt strategi omtales spesielt.

For investeringer i korridorer bør lengre strekninger vurderes under ett uten unødig oppsplitting i for små parseller. Dette er særlig viktig for stamveger med stor gjennomgående trafikk.

6.3 Forbindelser/terminaler av betydning for utenlandstransporter

Transportstrømmene til og fra utlandet, og hvordan disse forventes å utvikle seg gir viktig bakgrunnsinformasjon for transporten i nasjonale korridorer og i tilknytning til terminaler. Omtalen av transportkorridorer i plandokumentet skal derfor innledes med en beskrivelse av viktige utenlandsforbindelser og den betydning disse har for transport og trafikk på norsk område. Prosjekter med særlig betydning for utenlandstransporter skal presenteres i tilknytning til de nasjonale transportkorridorene eller storbyområdene.

Det kan være aktuelt å omtale situasjonene i andre land mhp kapasitetsproblemer, strukturendringer etc. i den grad dette kan forventes å ha betydning for utviklingen av transportstrømmene til/fra Norge.

6.4 Byområder

Oslo, Stavanger, Trondheim og Bergen har særskilte transportutfordringer, og skal i NTP-sammenheng oppfattes som storbyer. Etatenes plandokument skal inneholde en oppdatert analyse og omtale av disse storbyområdene. Det er viktig at det gjennomføres gode og helhetlige analyser av ressursinnsatsen også i forhold til strategiske prosesser i disse byene som tidsmessig ikke er sammenfallende med NTP. Departementene viser i denne sammenheng særlig til arbeidet med Oslopakke 3.

Departementene er kjent med at kommuner og fylkeskommuner i Osloregionen arbeider med en areal- og transportstrategi. Det er viktig at det i etatenes NTP-arbeid legges opp til dialog og samhandling i forhold til dette.

Etatene kan vurdere særskilt analyse/omtale også av andre byområder dersom disse har bytransportutfordringer av nasjonal betydning. I den grad andre byområder har viktige terminalfunksjoner eller utgjør flaskehals i det nasjonale transportnett skal dette trekkes inn i korridoranalysene (jf. kap. 6.2).

Det legges til grunn at omtalen av storbyområdene skal inneholde en vurdering av transportavviklingen og en transportstrategi for de enkelte byområder. Transportstrategien skal omfatte overnevnte områder.

Det pågår mange prosjekter knyttet til by i transportsektoren, f.eks. belønningsordningen og forsøk i by med alternativ forvaltningsorganisering i fire større byområder. I tillegg arbeides det med bypakker med store veg- og kollektivprosjekter, der Oslopakke 3 og nytt Bergensprogram er av særlig stor betydning. Det er også opprettet en ny samordningsfunksjon for statlig medvirkning og interesser i store byutviklingssaker. "Samordningsarena for storbyutvikling" skal iverksettes fra 1. januar 2006 og er en prøveordning. Videre er det lagt opp til å legge fram en hovedstadsmelding våren 2006, der bl.a. byens transportutfordringer vil få stor plass. Dette er eksempler på prosesser og prosjekter som vil påvirke bypolitikken i årene framover, og som må tas hensyn til i planarbeidet. Forholdet til nasjonalhavnene i disse byene må også ivaretas gjennom etatenes utredninger og planforslag til stamnettet.

I NTP 2006-2015 oppfordres det til bruk av mer forpliktende avtaler i byene, jf. kap. 9.4.2. i meldingen. Slike avtaler bør knyttes til oppfølging og videreutvikling av lokale areal- og transportplaner i byene i form av utvidede pakker som inneholder infrastrukturtiltak og lokale virkemidler. Etatene skal i samarbeid med aktuelle byer, og i samråd med departementet, vurdere muligheten for og utforming av slike avtaler.

Storbyene, og hovedstadsområdet spesielt, har særlige utfordringer som knutepunkt for godstransport. Dette, sammen med behovet for varedistribusjon som en del av bytrafikken, gir særskilte utfordringer. Etatene skal i byomtalen vurdere tiltak som kan bidra til å løse utfordringer knyttet til godstransport i og gjennom by.

Prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr gis en egen omtale (jf. også korridorene).

Så langt mulig bør eventuelle endringer i transportmiddelfordelingen som følge av tiltakene i anbefalt strategi gis en særskilt omtale.

6.5 Spesielt om øvrig riksvegnett

Investeringer på øvrig riksvegnett skal ikke omtales på prosjektnivå i stortingsmeldingen. Det vil likevel være nødvendig å identifisere prosjekter som pga. sin størrelse krever justeringer i fylkesfordelingen. Det bør videre gis en summarisk oversikt over prosjekter med mulig bompengefinansiering. Hovedvekten i meldingen vil bli lagt på forslag til og drøfting av fordeling av fylkesvise rammer.

Etatenes planforslag må derfor inneholde en grundig redegjørelse for de vurderinger som er lagt til grunn for den foreslåtte fordeling, slik at departementet har et godt grunnlag for endelig fastsettelse av rammefordeling.

6.6 Spesielt om bompenger

For bompengefinansierte prosjekter skal de etablerte retningslinjene som har vært behandlet i Stortinget, legges til grunn. Dette er viktig bl.a. for å oppnå en enhetlig praksis i hele landet,

for å unngå at lavt prioriterte prosjekter, ”sniker i køen” og for å begrense økonomisk risiko i prosjektene. Tilsvarende gjelder også for bompengeprosjekter i byområder og på øvrige riksveger.

6.7 Statlig kjøp av transporttjenester

Samferdselsdepartementet har bl.a. ansvar for statens kjøp av persontransporttjenester med tog og statens kjøp av regionale flyrutetjenester. Departementet vil i arbeidet med stortingsmeldingen gjøre avveininger mellom statlig kjøp av transporttjenester og andre formål. Som et grunnlag for dette ber vi om at Jernbaneverket så langt mulig viser konsekvensene anbefalt strategi kan ha for kjøp av tog-tjenester.

Statens vegvesen står som kjøper av ferjetjenester på riksvegnettet. Ferjene er både en del av vegen og en del av offentlig tjenestekjøp. Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen vurderer tilbudet i riksvegferjedriften (knyttet til åpningstid, frekvens og oversitting) i sammenheng med framkommeligheten i vegnettet generelt. Det bes også om at mulighetene for lavere ferjetakster trekkes eksplisitt inn i analysene.

Det vises også til 5.2 om forholdet mellom statlig kjøp av transporttjenester og samfunnsøkonomiske analyser.

6.8 Bindinger og minimumskrav

Bindinger er ressursbruk som er fastsatt inn i planarbeidet. Minimumskrav skal oppnås, uavhengig av prioriteringer for øvrig. Bindinger og minimumskrav bidrar således til å redusere handlingsrommet for utforming av transportpolitikken.

Investeringsprosjekter som ut fra foreliggende planer, jf. de sektorvise handlingsprogrammene, og med en oppfølging som følger av en videreføring av Regjeringens forslag til budsjett for 2007 antas å være igangsatt ved inngangen til planperioden 2010-2019 skal regnes som bundne.

Tiltaksgrenser for støy og lokal luftforurensning i forskrift etter forurensningsloven, samt konsekvenser av internasjonale regler, EU-direktiver etc. settes som minimumskrav i planarbeidet.

Nei til Frontkollisjoner

Til
Regjeringen

Bilag 3

Oslo, den 7

INNSPILL TIL STATSBUDEJETTET FOR 2009.

Vi viser til vedlagte dokument som er et grunnlagsdokument brukt under Nei til Frontkollisjoners landseminar i Stavanger den 5. mars, med innspill til Nasjonal Transportplan 2010-2019.

I forlengelse med invitasjon til å møte i Samferdselsdepartementet for å bidra til en konkret handlingsplan for utplassering av fysiske midtskiller på våre stam- og riksveier, ønsker vi å komme med dette innspillet for kommende helgens busjettsamling for Regjeringen.

Fra vedlagte brev vil vi fremheve:

Frontkollisjoner 2000-2007, etter skadegrad (SSB)

	Drepte i frontkollisjoner	Skadde i frontkollisjoner	Hardt skadde i frontkollisjoner
2007	102	2005	264
Sum 2000-2007	835	1716	2419

Kostnader:

	Drepte i frontkollisjoner	Hardt skadde i frontkollisjoner	Skadde i frontkollisjoner	Sum kostnader i frontkollisjoner
2007	kr 2 703 000 000,00	kr 3 168 000 000,00	kr 1 640 000 000,00	kr 7 511 000 000,00
Sum 2000-2007				

Disse alvorlige tall krever en helt annen innsats mot frontkollisjoner, som er den alvorligste type ulykker på våre veier.

Med vennlig hilsen
Nei til Frontkollisjoner

Biskop Tor B. Jørgensen
Styrets leder

Hr.adv.Gunnar Grette
Styrets nestleder

Vedlegg:

Brev i forb. med landseminar 5.mars

Lofoten, 7. mars 2008

Til innleder og/eller deltaker i panelet på trafikksikkerhetsseminar

DETALJER ANGÅENDE TRAFIKKSikkerHETSSEMINAR 5. MARS I STAVANGER

Vi ønsker å gi en orientering i forbindelse med gjennomføringen av seminaret i Stavanger 5. mars. Programmet følger vedlagt og har vært gjennom en lang og kvalitetsmessig god prosess.

Vår målsetning med møtet er høy. Temaet er "Hvem tar ansvaret?" og dette sett opp i mot strakstiltak og i forhold til Nasjonal Transportplan.

1. Frontkollisjoner

Frontkollisjoner øker stadig i takt med den økte trafikkmengden på veger som ikke er bygd for dette og utgjør mellom 40-50 % av alle drepte i trafikken. Frontkollisjoner har ofte tragiske utganger med hard skade. SSBs tall er også lave etter bl.a. Norsk trafikkmedisinsk forening ved prof. dr.med. Inggard Lereim som mener at det er ca. 40.000 personer innom sykehuset pr. år som følge av trafikkskade.

Frontkollisjoner 2000-2007, etter skadegrad (SSB)

	Drepte i frontkollisjoner	Skadde i frontkollisjoner	Hardt skadde i frontkollisjoner
2000	103	1676	356
2001	99	1692	283
2002	114	2069	354
2003	112	1951	285
2004	112	1979	331
2005	90	1646	281
2006	103	1698	261
2007	102	2005	264
Sum	835	14716	2415

2. Kostnader

Transportøkonomisk Institutt har beregnet kostnader ved personskader i trafikken i forhold til fire variabler. De ser slik ut:

1. Samfunnsmessige omkostninger ved et tapt livsløp i trafikken: 26 millioner kroner.
2. Omkostninger ved meget alvorlige trafikkuulykke med personskade: 18 millioner kroner.
3. Omkostninger ved alvorlige personskader: 6 millioner kroner
4. Omkostninger ved lettere personskade: 800.000 kroner.

Nei til Frontkollisjoner

Snittvariabelen blir da kr. 2.400.000 for alle typer skadde. Oftest er det bruddskader, indre blødninger, hodeskader, kvestelser og alvorlige ryggskader som krever lange sykehusopphold og langvarig rehabilitering. Og mange av disse hardt skadde blir livsvarig invalide. Også de pårørende blir sterkt berørt.

Vi har brukt tall som er basert på gjennomsnittsberegninger Transportøkonomisk Institutt (TØI) gjorde i 2005 for å finne ut hva dette koster samfunnet. Nå mener mange at dette grunnlaget også er for lavt. Men vi kommer fram til et bilde som er nesten like skremmende som de mange pårørende gir oss i sine historier med grusomme personlige lidelser og smerter.

	Drepte i frontkollisjoner	Hardt skadde i frontkollisjoner	Skadde i frontkollisjoner	Sum kostnader i frontkollisjoner
2000	kr 2 678 000 000,00	kr 4 272 000 000,00	kr 1 340 800 000,00	kr 8 290 800 000,00
2001	kr 2 574 000 000,00	kr 3 396 000 000,00	kr 1 353 600 000,00	kr 7 323 600 000,00
2002	kr 2 964 000 000,00	kr 4 248 000 000,00	kr 1 655 200 000,00	kr 8 867 200 000,00
2003	kr 2 912 000 000,00	kr 3 420 000 000,00	kr 1 560 800 000,00	kr 7 892 800 000,00
2004	kr 2 912 000 000,00	kr 3 972 000 000,00	kr 1 583 200 000,00	kr 8 467 200 000,00
2005	kr 2 346 000 000,00	kr 3 372 000 000,00	kr 1 316 800 000,00	kr 7 028 800 000,00
2006	kr 2 678 000 000,00	kr 3 132 000 000,00	kr 1 358 400 000,00	kr 7 168 400 000,00
2007	kr 2 703 000 000,00	kr 3 168 000 000,00	kr 1 640 000 000,00	kr 7 511 000 000,00

Dette er de harde og harde tallene for landet som helhet. Hardt skadde er basert på et gjennomsnitt av TØI's alvorlig på kr. 6 mill. og meget alvorlig skadd på kr. 18 mill. som da blir kr. 12 millioner.

Disse alvorlige tall skyldes en nærmest fullstendig manglende sikkerhet mot frontkollisjoner på 2- og 3-feltsveger.

3. Særlig om midtrekkverk

Uten midtrekkverk er trafikkerte veger også veger som dreper.

Dette er ikke spørsmål om vegen er ujevn, hullet eller godt vedlikeholdt. Midtrekkverk dreier seg om en **sikkerhetsinnretning**, som skal hindre konsekvenser av feil eller uhell som oppstår i trafikken. Slike feil kan aldri fjernes.

På den annen side er veger med midtrekkverk veger som redder liv.

Midtrekkverk har en videre betydning:

Midtrekkverk eller effektivt skille mellom kjøreretninger kan ikke tenkes unnlatt på fire felts motorveger. Midtrekkverk muliggjør motorveger med 4 kjørefelt.

Tre-felts veger uten midtrekkverk er svært farlige. Med midtrekkverk muliggjøres nettopp bygging av tre-felts veger med en samlet bredde på 15 meter og som 2 + 1 veg. Da blir vegen sikker, fleksibel og med god kapasitet. Brokelandsparsellen på E-18 er et illustrerende positivt eksempel. Manglende midtrekkverk på strekningen Lyngdal – Flekkefjord er et tragisk motsatt eksempel.

To-felts veger kan gjøres effektive og sikre med midtrekkverk og en bredde på 12,5 meter i overensstemmelse med vegnormalen.

Nei til Frontkollisjoner

Det eksisterende vegnett kan utnyttes med utvidelse av vegbredden hvor dette er nødvendig.

Midtrekkverk er således et effektivt middel til å utvikle og forbedre vegnettet. Det er desto viktigere hvis investeringer i nye veger svikter.

Ved utvidelse av eksisterende vegnett med midtrekkverk kan vedlikehold gjennomføres og forsterkning av vegskulder gjennomføres samlet.

I gjennomføring må ulykkessteder uten opphold utstyres med midtrekkverk.

Farlige steder eller strekninger må uten opphold få midtrekkverk.

Veger med tilstrekkelig bredde kan uten store omkostninger bli utstyrt med midtrekkverk.

Veger med utilstrekkelig bredde utstyres med midtrekkverk og får utvidet bredde.

Nye to og tre-felts veger får midtrekkverk som ledd i byggingen.

Motorveger med midtrekkverk eller midtskille bygges hvor kapasiteten gjør dette nødvendig.

Midtrekkverk koster fra kr 1.500 pr meter til kr 15.000 pr meter, avhengig av behovet for vegutvidelse. Nye veger koster fra kr.55.000 til kr 100.000 pr meter, avhengig av type veg.

Nei til Frontkollisjon mener og foreslår:

Så hurtig som mulig skal 85 % av to/tre-felts veger med årsdøgn trafikk på 4000 eller mer bli utstyrt med midtrekkverk. For gjennomføring av dette skal nødvendige vegbreddeutvidelser skje.

Dette er helt i overensstemmelse med slik det arbeides i Sverige, som har som mål for slik gjennomføring år 2015.

På samme måte som på 4-felts motorveger medfører midtrekkverk på 2- og 3-feltsveger at frontkollisjoner hindres opp til 100 %.

4. Myndighetene

Myndighetene vet utmerket godt at ca. 100 medmennesker mister livet på norske veger i frontkollisjoner pr. år og de vet også hvor de år etter år blir rammet av frontkollisjoner. Hvordan kan Staten sitte rolig og ser på dette? Statens nettoinntekt av biltrafikken er over 50 milliarder kroner i året i bil og vegavgift. Bompenger og mva-avgift er ikke med i dette beløpet. Av dette bygges det kun 9 km midtrekkverk i 2007. At det kun brukes i overkant en fjerdedel av disse inntektene på vegutbygging og vedlikehold er et sterkt beklagelig og ikke i samsvar med 0-visjonens etikkbegrep. Tenk hvor mange liv som kunne vært spart hvis disse skatteinntektene var øremerket – slik de faktisk var når vegavgiften ble innført.

Myndighetene gjør en innsats for å bedre helsetilstanden i befolkningen, blant annet med arbeidet for å redusere omfanget av miljøskader og skadevirkningene av tobakk samt arbeidet for sunn mat og økt fysisk aktivitet. Trafikksikkerhet må være en del av innsatsen for helsetilstanden i befolkningen og det er det ikke i dag.

Nei til Frontkollisjoner

Den politiske ledelse må ta ansvar.

På møtet i Kristiansand 17.7.07 med alle sentrale partier og medlemmer av Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite til stede var en:

- Erkjennelse av at midtrekkverk gir grunnlag for etablering av bedre vei der dette er nødvendig; med sikring av veikant; bedre veiers miljømessige betydning. mv.
- Sikre god prosess fram mot 2009

Hvis dere har materiell som skal brukes på projektor ber vi dere ta med minnebrikke eller sende materialet over til prosjektleder på epost-adresse [post@frontkollisjoner](mailto:post@frontkollisjoner.no) innen 1. mars. Vi ønsker en kopi som kan legges ut på internett i ettertid.

Adm.tilrettelegger, Per-Kaare Holdal, treffes til en hver tid på tlf. 91106045.

Vi presisere at programmet fra kl. 08.30 er grunnlaget for meningsutvekslingen og det er derfor ønskelig at dere deltar fra starten av. Video-opptak blir gjort av innledning og meningsutveksling.

Nei til Frontkollisjonen ønsker også velkommen til "bli kjent-treff" på Maritim Thon Hotel den 4. mars kl. 20.00. Skulle det være spørsmål eller andre ting ser vi fram til å høre fra deg.

Vi ønsker velkommen til et møte i Stavanger med dette alvorlige tema og vårt ønske er konstruktiv dialog.

Med hilsen

Biskop Tor Berger Jørgensen
Styreleder i Nei til Frontkollisjoner

Per-Kaare Holdal
adm.tilrettelegger

Fra media

Du skal ikke tåle så inderlig vel den trafikk-trage ikke har rammet deg selv eller noen av din

Møtekatastrofer og -ulykker

(hjelp oss å holde denne tragiske listen oppdatert)

➔ Fra nullvisjon til nulltoleranse

➔ - Egentlig er det myndighetene og Samferdselsdepartementet som burde ha sittet på tiltalebenken.

- ➔ «Så plutselig en blå vegg»
- ➔ Så vrakdeler bli kastet i luften
- ➔ Erklærte seg ikke skyldig for uaktsom kjøring

➔ - Tiltalte bør ikke dømmes!

➔ Alt klart for trafikksikkerhetsseminar

➔ 100 nye kan bli drept

➔ Drepte i trafikken må få en mening

➔ Samferdselsministeren lover mer trafikksikkerhet og midtdeleere (VGTV)

➔ Drosjesjåfør fyllekjørte i motgående kjørebane på E6

➔ Gunnar Grette: Mer midtrekkverk

➔ Biskop Tor: Innfri nullvisjonen

➔ -Slutt å godta veitragediene!

➔ Drosjesjåfør fyllekjørte i motgående kjørebane på E6

➔ Dystre tall

➔ Hittil i år har det vært 68 frontkollisjoner i Aust-Agder.

➔ Statistikkens brutale lovmessighet - i skyggen av inflasjonsspøkelset

➔ Hele 20 medmennesker drept i november 2008

➔ Vi trenger mer enn 500 km midtdeleere

➔ Rogaland på dyster 3. plass

➔ Velkommen til fylkeskontakt for Sogn og Fjordane

➔ Det bygges midtrekkverk på E18

➔ Vantru til forklaringen (vår kommentar: midtdeleer hadde reddet liv)

➔ Norske barn i trafikken på dødstoppen

➔ Statens vegvesen mener det må gjøres noe drastisk.

➔ Fortsatt er det frontkollisjoner som er hovedproblemet når det gjelder drepte i trafikken. ➔ Statens vegvesen vil ha midtrekkverk inn i Nasjonal TransPortplan

➔ Krever mer midtrekkverk

➔ Vogntog, busser og lastebiler er involvert i stadig flere, alvorlige trafikkulykker her i landet.

➔ Navarsete vil bruke oljepenger på vei og bane

➔ To personbiler ble kraftig maltraktert etter en kollisjon i Storeid-krysset i Lofoten

➔ Frontkollisjon på E6 - mann omkom i ny tragedie

➔ Bruddskader etter frontkollisjon (25.01.08)

➔ Vogntog mot personbil - en person skadet (24.01.08)

➔ Kollisjon i Vennesla (16.01.08)

➔ En mann omkom og fire personer ble skadet i frontkollisjonen øst for Flekkefjord (12.01.08)

➔ Beslagla førerkort etter massekollisjon (11.01.08)

➔ Frontkollisjon på E39 i Tysvær - 8 personer er skadet (29.12.07)

➔ Personbiler kolliderte på E 10 i bakkene opp til Kåringen, Lødingen - 3 personer til sykehus. (28.12.07)

➔ Gravid kvinne er sendt til sykehus etter kollisjon på E39 (26.12.07)

➔ Tre personer skadd i en frontkollisjon mellom to biler på riksvei 170 i Akershus (26.12.07)

➔ Dødsulykke på E6 (24.12.07) (24.12.07)

➔ Flere personer til sykehus etter to frontkollisjoner mellom personbiler og en utforkjøring i Telemark (22.12.07)

➔ En finsk lastebil og en personbil frontkolliderte i Børselv i Porsanger - jente kritisk skadd (20.12.07)

➔ Minst tre personer er alvorlig skadet etter en frontkollisjon i Saura i Meløy kommune i Nordland. (16.12.07)

➔ Kraftig frontkollisjon på E6, like sør for avkjøringen til Skatval i Stjørdal kommune - 8 til sykehus. (16.12.07)

➔ Mann omkom i møteulykken på Steilo i Hadsel i Vesterålen da han kom over i feil kjørebane. (10.12.07)

➔ En person omkom - tragedien inntraff da en mindre varebil kom over i motsatt kjørefelt på riksvei 7 (09.12.07)

➔ To biler kolliderte i Snålroa-krysset på riksvei 210 i Åsnes krevde to menneskeliv. (08.12.07)

➔ En mann er omkommet og en annen fløyet til Ullevål etter en trafikkulykke ved Snålroa i Åsnes. (08.12.07)

➔ En kvinne i 60-åra fra Buskerud omkom da en personbil og en trailer frontkolliderte på E6 ved Tangen i Stange. (05.12.07)

➔ 24 personer skadd - to busser og en personbil var involvert i en ulykke i rundkjøringa ved Mjøsbrua (03.12.07)

➔ To biler kolliderte på E6 rett sør for Kvam - begge førere skadd (27.11.07)

➔ Frontkollisjon øst for Granvin sentrum (25.11.07)

➔ En kvinne skadet da to personbiler kolliderte mellom Saupstad og Flatåsen (24.11.07)

➔ En person ble alvorlig skadd i en kollisjon mellom to personbiler på riksvei 111 utenfor Fredrikstad (24.11.07)

➔ To barn alvorlig skadd i frontkollisjon på riksvei 17 i Nord-Trøndelag (23.11.07)

➔ En 18-åring ble alvorlig skadet, og tre andre lettere skadd i kollisjon ved Harstad (23.11.07)

➔ Tre til sykehus etter kollisjon på E6 i Nordland. (21.11.07)

➔ To biler frontkolliderte på E134 ved Raglamyr i Haugesund (21.11.07)

- ▶ Bygger vi veien til Soria Moria eller sparer vi oss til fant?
- ▶ Personskader i trafikken i år har kostet Rogaland 1,5 milliarder
- ▶ Sterk satsing på samferdsel fra FrP
- ▶ Møte med samferdselsministeren
- ▶ Flere dør i trafikken!
- ▶ Statens havarikommisjon for transport - hvem tar ansvaret?
- ▶ Vi møtte til høring om statsbudsjettet
- ▶ Karita Bekkemellem lover å sette trafikksikkerhet enda mer på dagsorden.
- ▶ Tillater svære vogntog på veiene
- ▶ Finnmarks fylkeskontakt klar
- ▶ Etisk grense overskrede??
- ▶ Økning i ulykker med tungbil
- ▶ Krav om gremmerking av trafikksikkerhetsmidler
- ▶ Burde ikke fått dødsstraff
- ▶ 2007 blir sorgens trafikkår
- ▶ Møtefrie veier redder liv
- ▶ 5. oktober kl. 13.30. Samferdselsministeren orienterer om statsbudsjettet (KLIKK HER)
(ca 18 min ut i sendingen kommer 2 spørsmål ang midtrekkverk.)
- ▶ Alle veier med fartsgrense over 70 kilometer i timen har midtdeler her
- ▶ Hver tapt menneskeliv koster pågående store smerter og samfunnet store summer
- ▶ E10 - nesten katastrofe i Lofoten
- ▶ Redd for at midlertidige midtdelere skal bli en sovepute.
- ▶ Gir eiendom til sikrere vei
- ▶ Dødsulykker med vogntog skaper frykt
- ▶ Vår pressetalsmann Geir
- ▶ Positivt politisk innspill
- ▶ For å unngå møteulykker er det sikrest med midtrekkverk.
- ▶ Geir og Gunnar med i frokost-TV (ca. 32. min. ut i sendingen)
(03.09.07)
- ▶ Geir med innspill om midtrekkverk i valgduellen med samferdselsministeren og Sandberg
- ▶ Biskopen krever midtrekkverk
(30.08.07)
- ▶ Biskopen i Sør-Hålogaland vil ha trafikkulykker som tema i valgkampen
(24.08.07)
- ▶ Biskopens kamp mot trafikkdød
(23.08.07)
- ▶ Navarsete måler E6
(08.08.07)
- ▶ - Viktig med midtdelere
(08.08.07)
- ▶ Politisk møte om midtdelere
(07.08.07)
- ▶ Krever tiltak mot frontkollisjoner
(06.08.07)
- ▶ NRK Østafjells 18:40
(06.08.07)
- ▶ Kollisjon mellom moped og personbil i Leknes
(19.11.07)
- ▶ Det endte med tragedie på Mosseveien - sjåføren av personbilen omkom
(16.11.07)
- ▶ En person er alvorlig skadd etter at en personbil kolliderte med en lastebil på Mosseveien
(16.11.07)
- ▶ Ny tragedie på E16 9 kilometer nord for Ringmoen - en omkommet
(14.11.07)
- ▶ En drept og to alvorlig skadet i frontkollisjon på E16 ved Flåm i Sogn og Fjordane. 8 personer involvert.
(14.11.07)
- ▶ Den 16 år gamle mopedføreren døde etter kollisjon med en bil i Asker
(13.11.07)
- ▶ En mopedist ble skadet i en kollisjon med en bil mellom Asker og Slemmestad
(11.11.07)
- ▶ Tre personer er skadet etter en frontkollisjon i Bondal i Telemark
(11.11.07)
- ▶ En person er omkommet etter at en buss kolliderte med en varebil på E6
(02.11.07)
- ▶ 7 skadet i frontkollisjoner på riksveg 15
(02.11.07)
- ▶ To personer involvert i frontkollisjon mellom en trailer og en personbil på Rv. 76 i Nordland
(31.10.07)
- ▶ Ein mann og to kvinner frå Hebnes i Suldal blei frakta til sykehus med helikopter
(30.10.07)
- ▶ Statens vegvesen indirekte ansvarlig for dødsulykke i Målselv.
(29.10.07)
- ▶ Ny tragedie - en person omkom i tragedie i Målselv
(28.10.07)
- ▶ Minst én person skal være skadd etter at to biler frontkolliderte ved Valvatnet på Stord
(28.10.07)
- ▶ Ny tragedie - en person omkom da en lastebil og to personbiler kolliderte på Knapphus
(26.10.07)
- ▶ Kollisjon på Myre
(26.10.07)
- ▶ Mystisk trafikkulykke på E6
(22.10.07)
- ▶ En mann omkom og en annen er skadet etter frontkollisjon på E134
(21.10.07)
- ▶ En ung mann omkom, en hardt skadd i frontkollisjon ved Engan i Herøy
(15.10.07)
- ▶ Tre er sendt til sykehus etter at to biler kolliderte nord for Risør
(14.10.07)
- ▶ Kollisjon i Vågsbygd
(14.10.07)
- ▶ Frontkollisjoner på Sotra lørdag ettermiddag. Begge sjåførene er sendt til sykehus.
(13.10.07)
- ▶ Frontkolliderte på R157
(13.10.07)
- ▶ Seks år gammel gutt og hans mor skadd i en frontkollisjon på Askøy
(10.10.07)
- ▶ Fire personer ble skadet i en frontkollisjon på Slemmestad
(08.10.07)
- ▶ Alvorlig frontkollisjon på Fjellhamar
(06.10.07)
- ▶ Seks skadet i trafikkulykke
(06.10.07)
- ▶ 2007 blir sorgens trafikkår
- ▶ To medmennesker drept i frontkollisjon på E6 i Oppland
(03.10.07)
- ▶ En person omkom da en lastebil og en personbil kolliderte ved Sortland
(24.09.07)
- ▶ To skadet i frontkollisjon på riksvei 110 sør for Karlshus
(17.09.07)
- ▶ To voksne og et barn skadet etter kollisjon med en lastebil på E 39 vest for Vigeland
(16.09.07)
- ▶ To voksne og et barn skadet etter kollisjon med en lastebil på E 39 vest for Vigeland
(16.09.07)
- ▶ Gutt (18) og kvinne (50) omkom etter en frontkollisjon

- ▶ [NRK Sørlandet i kveld 18:40](#) (06.08.07)
- ▶ [Nyhetene...fra kl 06:00](#) (06.08.07)
- ▶ [Innslag på NRK Sørlandet](#) (06.08.07)
- ▶ [Innslag på NRK Sørlandet 2](#) (06.08.07)
- ▶ [Ap-politikere krever bedre E6](#)
- ▶ [Jobber for flere midtdelere](#)
- ▶ [Kjører for veien og livet](#) (stor pdf)
- ▶ [Gunnar Grette kjemper mot trafikkuulykker](#) (stor pdf)
- ▶ [Aksjonerer](#) (stor pdf)
- ▶ [Folkeaksjon for midtrekkverk](#)
- ▶ [Skisland hardt ut mot veipolitikken](#)
- ▶ [- De kunne vært i live](#)
- ▶ [Går til kamp mot trafikkuulykkene](#)
- ▶ [I dag stiftes foreningen "Nei til frontkollisjoner"](#)
- ▶ [Her og nå 17. juli](#)
- ▶ [Bård Båløkken, Fåvang og Trygg Trafikk ved Direktør Kari Sandberg deltar på NRK](#) (17.07.07)
- ▶ [NRK P1 Hedmark og Oppland Distriktssending - 17.07.07 - ca 1:18 ut i sendingen.](#)
- ▶ [Vil ha midtrekkverk](#)
- ▶ [Fra Dagsrevyen](#)
- ▶ [TVSør fra folkemøtet](#)
- ▶ [-Et sterkt møte](#)
- ▶ [Står på for midtrekkverk](#)
- ▶ [Vil ha midtdele](#)
- ▶ [Står på for midtrekkverk \(2\)](#)
- ▶ [Farefull ferd mot møteulykker](#)
- ▶ [- Nei til frontkollisjoner](#)
- ▶ [- Nei til frontkollisjoner \(2\)](#)
- ▶ [Kjører landet rundt mot døden på veiene](#)
- ▶ [Til aksjon for bedre E6](#)
- ▶ [Lørdagsrevyen 14.07.07](#)
- ▶ [Lørdagsrevyen 14.07.07 \(2\)](#)
- ▶ [Til kamp for midtrekkverk](#)
- ▶ [Ja til midtdeler P4](#)
- ▶ [Vil fortelle om familiens lidelse](#)

Til forsiden

- ▶ [på E18 mellom Arendal og Tvedestrand.](#) (15.09.07)
- ▶ [Lastebilulykke i Sirdal](#) (14.09.07)
- ▶ [En omkommet etter en møtetragedie mellom personbil og en lastebil på riksvei 7 i Hallingdal](#) (14.09.07)
- ▶ [En person er omkommet og en hardt skadd etter en trafikktragedie på riksvei 15 ved Skjåk](#) (14.09.07)
- ▶ [Trafikkaos etter smell i tunnel](#) (14.09.07)
- ▶ [Kollisjon på RV 80 - en person skadd](#) (14.09.07)
- ▶ [Kvinne omkom sør for Hagelsundbrua på Flatøy](#) (12.09.07)
- ▶ [Frontkollisjon på Rv 94 ved Mollstranda om lag én mil fra Hammerfest](#) (12.09.07)
- ▶ [Frontkollisjon på E6 mellom Narvik og Bjerkvik. En kvinne omkom i tragedien.](#) (12.09.07)
- ▶ [Fronkolliderte ved Fauske sentrum](#) (08.09.07)
- ▶ [Trafikkulykke på E6 ved Ler i Melhus](#) (07.09.07)
- ▶ [Frontkollisjon på riksvei 3](#) (06.09.07)
- ▶ [Alvorlig skadd etter kollisjon på E5 ved Troneskrysset ved Fleskhus](#) (06.09.07)
- ▶ [To omkom i trafikkuulykke i Larvik](#) (02.09.07)
- ▶ [En mann i 30-årene omkom i en trafikktragedie på Dønna](#) (30.08.07)
- ▶ [Mann omkommet i trafikkuulykke ved Hammerfest](#) (28.08.07)
- ▶ [En mann omkom i en motorsykeltragedie på riksveg 212 på Nes](#) (28.08.07)
- ▶ [To vogntog kollidert på riksvei 36 mellom Bø og Seljord](#) (28.08.07)
- ▶ [En person døde etter en trafikk-tragedie på E18 ved Larvik](#) (27.08.07)
- ▶ [Tre menn er fraktet til sykehus etter en kollisjon på Rv 44 i Rogaland](#) (27.08.07)
- ▶ [Mann alvorlig skadd i frontkollisjon med bil på Mosseveien i Oslo](#) (23.08.07)
- ▶ [Skoleelever livstruende skadd i Porsgrunn](#) (23.08.07)
- ▶ [Firedoblet risiko for frontkollisjon i ferietrafikken](#)
- ▶ [En hårsbreidd fra frontkollisjon](#) (21.08.07)
- ▶ [Kvinnelig motorsyklist omkom i kollisjon på E6 i Nordland](#) (18.08.07)
- ▶ [Starkt stöd för trafiksäkerhetskameror och mitträcken](#)
- ▶ [To frontkollisjoner i Lillesand på E18](#) (16.08.07)
- ▶ [En person omkom i en trafikkuulykke på E6 sør for Trondheim](#) (13.08.07)
- ▶ [67 år gammel mann omkom etter en frontkollisjon i Fana mandag formiddag](#) (13.08.07)
- ▶ [Mor omkom på riksvei 2 i Hedmark. To barn hardt skadd.](#) (10.08.07)
- ▶ [Motersyklar frontkolliderte med varebil på riksvei 17 før Bodø](#) (08.08.07)
- ▶ [Olycksdrabbad vägsträcka får mitträcken](#) (03.08.07)
- ▶ [To personbiler frontkolliderte på E 39 sør for Flekkefjord. Fem personer er sendt til sykehus](#) (05.08.07)
- ▶ [Tragedie - frontkollisjon på E18 ved fylkesgrensa til Aust-Agder](#) (05.08.07)
- ▶ [To kvinner til Ullevål universitetssykehus etter en frontkollisjon på Hønefoss](#) (05.08.07)
- ▶ [En person omkommet på E 39 øst for Mandal - tre andre til](#)

sykehus (04.08.07)

- Turist omkom på E39 i frontkollisjon (04.08.07)
- Frontkollisjon på E6 - tre personer skadd på Espå i Stange (03.08.07)
- 45 år gammel mann er alvorlig skadet på fylkesvei 603, like utenfor Kodal sentrum (03.08.07)
- Frontkollisjon i tunnel på E 39 ved Sira (03.08.07)
- Får ikke vite årsaken (01.08.07) Etter vår mening er årsaken at velen mangler midtrekkverk. Se også her: UP-sjefen krevde strakstiltak ved Vigeland
- Frontkolliderte med en trailer på E 18 vest for Grimstad.
- En kvinne omkom da personbilen hun kjørte frontkolliderte (30.07.07)
- En person er omkommet i en trafikktragedie på E14 like utenfor Stjørdal. (30.07.07)
- En til legevakt etter kollisjon på E6 ved Namskogane (28.07.07)
- Frontkollisjon mellom to biler på Riksvei 170 i Akershus (28.07.07)
- Måtte skjæres løs etter frontkollisjon på Rv 70 cirka 5 km fra Sunndalsøra (27.07.07)
- Fire skadet i frontkollisjon på Tjøme i Vestfold (27.07.07)
- Tre personer er frigjort etter en frontkollisjon ved Blindheimstunnelen i Ålesund (27.07.07)
- UP-sjefen krevde strakstiltak ved Vigeland
- Dødsulykke på E 39 (26.07.07)
- To personer døde momentant da to biler frontkolliderte ved Lyngdal i Vest-Agder (26.07.07)
- Tiltalt etter trafikk-tragedie
- Tre til sykehus - frontkollisjon mellom en lastebil og to personbiler i Øksneskrysset på Frøskeland i Nordland (24.07.07)
- 10 år gammel jente er fortsatt alvorlig og ustabil (21.07.07)
- En mann omkom i ei trafikktragedie på E6 mellom Ler og Kvål (20.07.07)

Eldre nyheter

Oppdatert: 04.02.2008

Nei til Frontkollisjoner

Redaksjonskomitèen for Transportetatens og
Avinors forslag til NTP 2010-2019

For: Jan Fredrik Lund
Sendt pr. e-post: jan.lund@vegvesen.no

Bilag 6

Oslo, 03.10.2007

NTP 2010-2019. INTERN HØRING AV 19.09 – VERSJON 1 AV PLANFORSLAGET

Det vises til møte i Referansegruppen den 27.09.2007 der Geir Tangstad Holdal og Gunnar Grette møtte på vegne av foreningen Nei til Frontkollisjoner.

Vi oppsummerer i dette brev våre anførsler på møtet til planforslaget og fremkommer med ytterligere bemerkninger som tidsskjemaet på møtet ikke gjorde det mulig å presentere.

1. Hovedanførsler

Som grunnlag for våre bemerkninger fremla vi foreningens brev til statsminister Jens Stoltenberg 29.08.2007, som ble overlevert etter at foreningen ble invitert til møte på SMKs kontor samme dag. Vi henviser til innholdet av brevet. Vi henviser særskilt til antall drepte, skadde og alvorlig skadde i oppstillingen på side 1, som er et tragisk bilde av det store antall medmennesker som er blitt rammet i årene f.o.m. 2000. Ulykkeskartet som fulgte som bilag til brevet viser spredningen over landet. Tragedien som rammet familiene Holdal og Steinsland setter ansikt på lidelsene som forårsakes av frontkollisjoner.

Det vises særskilt til de to siste avsnitt i brevet. Det er tungtveiende at det gjøres noe med vegene på dette området, og det må skje umiddelbart.

Ni kilometer nytt rekkverk i statsbudsjettet for 2007 har vært helt utilstrekkelig. Det samme gjelder 52 km for årene 2006-2009, og det faktum at vi samlet ikke har mer enn 84 km midtrekkverk på norske veger. I tillegg kommer i underkant av 300 km motorveg som enten har midtfelt og/eller midtrekkverk.

Sverige har nå ca. 1.700 km midtrekkverk, og det bygges over 200 km pr. år. Planen er at i løpet av 2015 skal 85 % av svenske to/tre-felts veger over 4000 ÅDT være gjort møtefri. I tillegg kommer ca. 1.700 km fire-felts motorveg med skiller mellom kjøretretningene.

Nei til Frontkollisjoner

Vi gjorde gjeldende at frontkollisjoner er en helt konkret ulykkestype og at midtrekkverk er et svært effektivt botemiddel. Dette vises i praksis, særlig på strekninger på E-18 gjennom Vestfold med midtrekkverk, hvor den tidligere "dødsvegen" nå så godt som er ulykkesfri. Dette fremgår også av dokumentasjon. Dokumentene som er bilag til brevet til statsministeren, ble ikke fremlagt, men de er til disposisjon. Det vises særskilt til pkt. 5 i bilagene. Herfra nevnes SINTEFs rapport av 2004 og Vegdirektoratets policy-notat til regionene av 17.08.2004. Disse dokumenter, som er overbevisende i favør av midtrekkverk, er merkelig nok ikke anvendt i Mulighetsstudien. Halvårsrapport 2004: 2 fra det svenske VTI, som også er bilagt brevet til statsministeren viser de overlegne sikkerhetsvirkninger av midtrekkverk i Sverige.

Vi understreket avslutningsvis de samfunnsmessige kostnadene av trafikkdrepte og skadde. Samferdselsdepartementet har beregnet at en trafikkdrept betyr ca. kr. 26,5 millioner, en hardt skadd ca. kr. 7,8 millioner og lettere skadde 800 000. Med det nåværende skadenivå og pengeverdi dreier det seg om et samfunnstap på mellom 6 og 7 milliarder pr. år i front til frontkollisjoner!

Vi viser til Veglova § 1a der det er en overordnet målsetting å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikken. Med det foreliggende skadenivå i frontkollisjoner er det vår oppfatning at denne bestemmelse brytes.

I motsetning til på andre områder, får vegene ikke etablert krav om minst to sikkerhetsbarrierer, minst én i tillegg til kravet til menneskelig atferd. Manglende midtrekkverk på to- og trefelts veger innebærer veger som dreper. Midtrekkverk som sikkerhetsbarriere betyr veger som redder liv.

2. Utilstrekkelig sikkerhetsinnsats

På det foreliggende grunnlag mener Nei til Frontkollisjoner at planutkastets Trafikksikkerhetstiltak på side 130 i utkastet er helt utilstrekkelig.

I første avsnitt benyttes formuleringen "dersom det brukes 42 mrd. kr. til strekningsvise investeringer på stamvegnettet i perioden 2010-2019...". Reduksjonen på 55 drepte eller hardt skadde er derfor i beste fall usikker, særlig ut fra de midler som i henhold planutkastet vil bli stilt til disposisjon for vegsektoren.

Kr. 450 millioner pr. år til særskilte trafikksikkerhetstiltak som skal føre til 60 færre drepte eller hardt skadde i 2020 er helt utilstrekkelig. Med dette vil det i 2020 fortsatt være, i beste fall ca. 300 drepte eller hardt skadde pr. år i frontkollisjoner, i verste fall vil det fortsatt være ca. 330 drepte eller hardt skadde. Vi har lagt til grunn at frontkollisjoner fører til ca. halvparten av alle drepte og ca. 30 % av hardt skadde pr. år.

150 km midtrekkverk i 2020 på to- og trefelts veger er fullstendig utilstrekkelig, og det samme gjelder 250-300 km bredt midtfelt/midtmarkering. Det er nok å vise til radikalt andre tall i Sverige.

Når effektive midtrekkverk kan fjerne opp mot 100 % frontkollisjoner og tilsvarende mellom 350-400 drepte og hardt skadde, er utkastet med om lag 55 færre drepte eller hardt skadde for hele vegsektoren ulykkelig. Det må understrekes at det dreier seg om en planperiode på 10 år, med avslutning 12 år fra nå av.

Nei til Frontkollisjoner

Staten påtar seg et meget tungt ansvar med et slikt opplegg.

Dertil kommer at trafikken utvikler seg vesentlig sterkere enn i prognosene. Antall trailere på norske veger har hittil i år økt med hele 8,6 %. Da er det ikke holdbart at Mulighetsstudien, som beregner at det er mulig å halvere antall drepte og hardt skadde i perioden 2010-2019, baseres på en forventet økning i vegtrafikken på bare 1,5 % pr. år, eller bare 18 % i tiårsperioden. Vi antar at Mulighetsstudien er et grunnlag for planforslaget, som dermed blir tilsvarende uholdbart.

Det må også understrekes at Mulighetsstudiet baserer seg på beregninger, mens frontkollisjoner og midtrekkverk som hinder for slike representerer faktum.

3. Særlig om midtrekkverk

Som ytterligere grunnlag for dette syn, understreker vi vedrørende bruk av midtrekkverk på vegene:

Prinsipielt/generelt:

- a. Trafikerte veger uten beskyttelse mellom kjøreretninger er en overlevning fra gammel tid da trafikken var gående, ridende, hest og vogn, helt andre typer biler eller liten biltafikk.
- b. Frontkollisjoner som særlig ulykkessituasjon har fått utvikle seg gradvis. Det er naturstridig at biler får kjøre i motsatt retning uten vern, selv om hastigheten ikke er mer enn 70 km/t.
- c. Hvordan kan samfunnet ha samvittighet til hvert år å tåle 100 drepte eller flere og 2.000 skadde eller flere i frontkollisjoner uten virkelig å gjøre noe med det.
- d. Menneskelig feil kan ikke fjernes helt. Det store antall trafikkulykker viser dette. Vern eller rekkverk på vegens høyre side viser at billister gjør feil eller at det oppstår feil. Derfor må fysiske innretninger hindre følger av feil.
- e. At billister gjør feil kan ikke rettferdiggjøre at ulykker får skje i så stor grad. Det kan ikke være dødsstraff for uaktsomhet og hva med andre i bilen og i motgående kjøretøy?
- f. Når vi ligger så langt tilbake i vegbygging, må vi enda sterkere sørge for å redde liv ved å hindre frontkollisjoner, som er den dominerende og alvorligste ulykkestypen.

Faktiske forhold:

- a. Firefelts motorveger har vern i form av midtfelt eller midtrekkverk i forhold til motgående kjøreretning. Selv om hastigheter er mindre på to- og trefelts veg, hvorfor er det ikke like selvsagt med vern på smalere veger, på to- eller trefelts veg?
- b. De menneskelige farer øker, med stoffmisbruk, stress og psykiske belastninger i en moderne tid, tidsnød, distraksjon, tretthet m.v.
- c. Det norske vegnettet er en del av det internasjonale vegnettet, det må tilrettelegges for utenlandske biler, vogntog med importerte produkter, for turisttrafikk etc.

Nei til Frontkollisjoner

- d. De klimatiske forhold med vinterføre og glatte veier øker faren.
- e. Midtrekkverk fjerner farlige forbikjøringer.
- f. Midtrekkverk kan settes ut på veier med tilstrekkelig bredde i dag. Tilstrekkelig bredde kan etableres med begrensede utvidelser. I notatet av 17. august 2004 har Vegdirektoratet lagt til grunn at tofelts veg med midtrekkverk skal ha 12,5 m bredde og forbikjøringsstrekninger. Trefelts veg med midtrekkverk skal ha 15 meters bredde med vekselvis to og ett kjørefelt.

Økonomi:

- a. Det dreier seg om liv eller død, hardt skadde og skadde. Slike forhold ligger utenfor økonomiske kalkulasjoner. Sorg og lidelser for pårørende er tragiske faktorer, ikke kroner og øre.
- b. Samfunnsøkonomien av sparte liv og skadde er allikevel omfattende i forhold til omkostningene ved bygging av midtrekkverk.
- c. Omkostningene til midtrekkverk ligger på ca. kr 1.000 pr. meter uten vegutvidelse og opptil ca. kr. 10.000 pr. meter ved vegutvidelse. Ny veg koster fra kr. 50.000 til kr. 100.000 pr. meter.
- d. Veginvestering i midtrekkverk representerer bestandighet. Noe avhengig av type rekkverk, kan vedlikehold og reparasjoner være av begrenset omfang.
- e. Andre typer vegsikringsinnsats, så som fartskontroller etc. krever kontinuerlig gjentakelser og nye utgifter. Midtrekkverk redder liv hvert eneste år uten særlige nye utgifter.

--- 0 ---

Disse fakta vedr. midtrekkverk understreker ytterligere våre anførsler under pkt. 1 og 2 og er grunnlag for følgende bemerkninger til andre deler av planutkastet:

4. Midtrekkverk i forhold til andre deler av planutkastet

Side 11 – Hovedmål

”Bygge transportpolitikken på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren” bør stå som første punkt.

Side 11 siste avsnitt om målkonflikter:

Midtrekkverk på to- og trefeltsveier skaper ikke eller i liten grad målkonflikter:

- a. Midtrekkverk gir sikkerhet.
- b. Hvis nødvendig fører det til utvidelse av veier, som i stor utstrekning trengs av hensyn til sikkerhet og trafikkflyt.
- c. Midtrekkverk, eventuelt med bredere veg, gjør at bestående vegnett kan benyttes.

Nei til Frontkollisjoner

- d. Bruk av bestående vegnett gjør at grunnervervelser i mindre omfang blir nødvendig.
- e. Ved utvidelser kan man samtidig gjennomføre vedlikehold av vegen.
- f. Ved utvidelse av vegen, kan man forberede vegskulderen og redusere faren for velt.
- g. Bedre flyt i trafikken medvirker til bedre miljø.
- h. Midtrekkverk eliminerer den ekstra fare som foreligger ved at det på mange strekninger er høyrerekkverk i begge retninger. Slike forhold gjør at en bil ikke kan unnsnippe frontkollisjon ved å kjøre ut av vegen, som kan være redningen.

Side 17 pkt. 4.2 – Hovedbudskap 2.

Bortfall av frontkollisjoner på grunn av midtrekkverk som effektivt virkemiddel, kan føre til den plan at antall drepte eller hardt skadde kan bli oppmot 100 % lavere i 2020 enn ved inngangen til planperioden på dette ulykkesområdet.

Side 21 pkt. 4.5

I konkretisering av hovedbudskapene mangler sikkerhet på vegene som eget punkt.

- Vri innsatsen mot vedlikehold av eksisterende infrastruktur: Som foran bemerket vil etablering av midtrekkverk kunne gjennomføres på eksisterende veger. Enten dette skjer direkte eller ved en vegutvidelse, vedlikeholdes eksisterende infrastruktur. Midtrekkverk vil i stor utstrekning kunne bety små investeringstiltak. Alle steder hvor det har oppstått frontkollisjon må være i fokus. De siste ulykker ved Larvik og Farrisvannet er et eksempel. På slike steder må det umiddelbart settes opp midtrekkverk.

Side 44 pkt. 5.4

De økonomiske rammer for Statens Vegvesen under anbefalt strategi må anses helt utilstrekkelige. Det dreier seg om en 10 års periode med avslutning 12 år fra nå. At mer enn 2.000 mennesker skal rammes år etter år på grunn av at departementet forut for planen har fastlagt en uholdbar økonomisk ramme, kan ikke aksepteres. De økonomiske midler finnes for et så avgjørende tiltak som å redde liv og hindre skadde medmennesker. Virkemidlene ved å bruke utenlandske entreprenører er fullt tilgjengelig.

Side 46

Under avsnittet om Offentlig Privat og Samarbeid er nevnt E-139 Lyngdal-Flekkefjord og Handland-Feda, som ble åpen for trafikk i 2006. Det er tragisk at disse nye vegstrekningene er bygget uten livreddende midtrekkverk, i strid med midtrekkverk som livreddende fakta og Vegdirektoratets anbefalinger fra 2004. Vi viser til den motsatte 1+2 løsning på den nye veiparsell Brokeland-Sørlandsporten. I Sverige brukes denne løsningen med vekselvis 1+2 vefelt i hver retning.

Side 47 nest siste avsnitt

Midtrekkverk er så vesentlig for å redde liv og hindre sterkt skadde at øremerkede midler er nødvendig.

Side 66 siste avsnitt

Nei til Frontkollisjoner

Utbygging eller ombygging av veg for å få kortere kjørelengde og utbedring av eksisterende veg som gir jevnere kjøring og økt gjennomsnittshastighet, gir sentrale grunnlag og mulighet for bruk av midtrekkverk.

Side 68 Minstekrav til sikkerhetsmessig standard

Nei til Frontkollisjoner er sterkt uenig i at det settes et skille ved hastigheter på 70 km/t når to biler kjører i motsatt retning

La oss tenke situasjonen:

Du setter deg bak rattet, du skal kjøre f. eks tre timer, da passerer du kanskje 1.000 biler med noen få desimeters avstand mellom speilene, uten noen form for fysisk skille mellom vegbanene. Du ser en bil på 40 meters avstand. Ca 1 sekund senere har du enten frontkollidert eller dere har passert hverandre. Uoppmerksomhet fra en av sjåførene i et tidels sekund er nok til å forårsake død og lemlestelse for livet.

At bare veger med mer enn 8.000 kjøretøy pr. døgn skal ha midtrekkverk er ikke tilstrekkelig. I Vegdirektoratets brev av 17. august 2004 er grensen indikert å skulle være 5.000 ÅDT. I Sverige er grensen satt ved 4.000 ÅDT. Bredt profilert midtfelt eller midtmarkering er ikke tilstrekkelig for å hindre at en bil kommer over i motsatt kjørebane, spesielt ikke lastebiler eller vogntog.

Det fokuset som er satt på midtsikring i nest siste avsnitt er i utgangspunktet positivt, men satsingen er ikke tilstrekkelig. Høyt trafikkerte veger utenfor tettbebygde strøk kan ikke aksepteres å skulle mangle tilfredsstillende barrierer mot møteulykker.

Side 70 Trafikksikkerhetsarbeid og kunnskapsgrunnlag

Frontkollisjoner og midtrekkverk som midler til å hindre disse er faktiske forhold av stor klarhet. Det gjelder at myndighetene anvender den ubestridelige kunnskap som foreligger her for effektivt å få ned antallet dødsfall og skadde medmennesker.

Side 70 pkt. 6.7 Miljø

At trafikken blir sikker og flyter på bedre veger har betydning for miljøet. Det henvises til SINTEFs miljørapport som ble presentert i begynnelsen av 2007.

Side 91 pkt. 7.4. Lønnsomhetsstrategi

Som utgangspunkt er det å redde liv og hindre alvorlige skade på mennesker overordnet i forhold til hva som lønner seg. Allikevel er de samfunnsmessige omkostninger av dødsfall og skader som følge av frontkollisjoner meget betydelige, samtidig er omkostningene ved å bygge midtrekkverk for å få bedre og sikre veier lave i forhold til hva nye veger koster og ytterligere lave i forhold til de samfunnsmessige gevinster.

Vi viser i denne forbindelse særskilt til konklusjonene på side 95 og det forhold at 97 % av prosjekter med god samfunnsøkonomisk avkastning er vegprosjekter.

Side 105. pkt. 8.2 Offensiv satsing på vedlikehold av vegnettet.

Dette gir sterk basis for bygging av midtrekkverk. Når midtrekkverk bygges er det samtidig praktisk og lønnsomt å vedlikeholde vegen eller vegstrekningen. Hvis vegen må utvides blir dette ytterligere aktuelt. Man kan få gode og vedlikeholdte veger i det bestående vegnett på denne måte.

Nei til Frontkollisjoner

Vi viser i denne forbindelse også til side 129 om mindre utbedring. Men som tidligere nevnt er det beløp som satses i planforslaget altfor lavt i forhold til hva det er behov for når det gjelder trafikksikkerhetstiltak.

Side 131 Kollektivtrafikk

Når Statens Vegvesen skal legge til rette for et nasjonalt ekspressbuss-nett er det avgjørende at sikkerhet etableres. Uten midtrekkverk som sikkerhetsbarriere er det ikke forsvarlig med en satsing på busser som kollektivtrafikktiltak.

Side 191 pkt. 13.2 Lange vogntog

Det er vår oppfatning at med den nåværende standard på vegene vil det være uholdbart å tillate enda lengre vogntog enn man har i dag. Tungtrafikk med vogntog og busser i en sterkt økende grad setter sikkerhetsspørsmålet på spissen. Midtrekkverk som sikringsbarriere er atter det sentrale virkemiddel.

Vi forbeholder oss å komme med ytterligere bemerkninger hvis dette skulle være nødvendig eller hensiktsmessig.

--- 0 ---

Med hilsen

for styret
Nei til Frontkollisjoner

Gunnar Grette (s.)

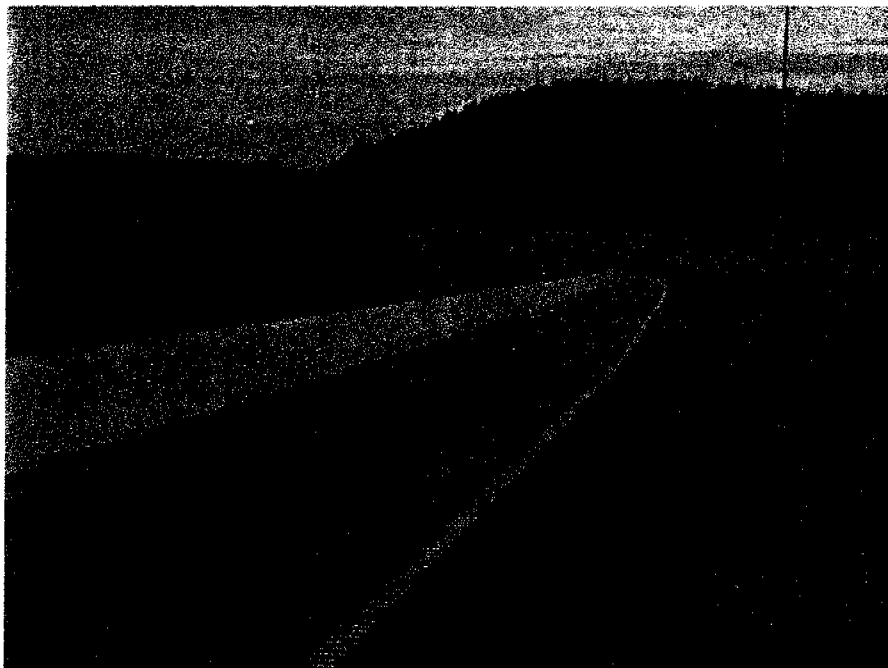
Geir Tangstad Holdal (s.)

Vedlegg: Brev til statsminister Jens Stoltenberg 29.08.2007

STF22 A04319 –Åpen

Bilag Fa

RAPPORT



Effekt av midtrekkverk på to- og trefelts veg

Kristian Sakshaug og Terje Giæver

SINTEF Bygg og miljø

Veg og samferdsel

Mai 2004

www.sintef.no



SINTEF RAPPORT

SINTEF Bygg og miljø
Veg og samferdsel

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: Klæbuveien 153
Telefon: 73 59 46 60
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

TITTEL

Effekt av midtrekkverk på to- og trefelts veg.

FORFATTER(E)

Kristian Sakshaug og Terje Giæver

OPPDRAGSGIVER(E)

Statens vegvesen Vegdirektoratet

RAPPORTNR. STF22 A04319	GRADERING Åpen	OPPDRAGSGIVERS REF. Senioringeniør Richard Muskaug	
GRADER. DENNE SIDE Åpen	ISBN 82-14-03408-6	PROSJEKTNR. 223041	ANTALL SIDER OG BILAG 46+36
ELEKTRONISK ARKIVKODE RAPPORT_midtrekkverk_223041_V4.doc	PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Kristian Sakshaug <i>K. Sakshaug</i>	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Torbjørn Haugen <i>Torbjørn Haugen</i>	
ARKIVKODE 223041	DATO 2004-05-18	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Forskningsjef Tore Knudsen <i>Tore Knudsen</i>	

SAMMENDRAG

Formålet med prosjektet har vært å fremskaffe kunnskap om hvordan oppsetting av midtrekkverk på to- og trefelts veger vil fungere under norske forhold, både med hensyn på trafikksikkerhet, framkommelighet, drift og vedlikehold.

Prosjektet har bestått av 3 deler:

1. Gjennomgang av erfaringer med midtrekkverk på to- og trefelts veger i andre land (i hovedsak Sverige).
2. Gjennomgang og evaluering av allerede eksisterende strekninger på to- og trefelts veger med midtrekkverk eller midtdeler i Norge.
3. Evaluering av prøvestrekninger med midtrekkverk i Norge med hensyn på trafikksikkerhet, framkommelighet og drift.

I tilknytning til del 1 er det gjennomført en prosjektoppgave ved NTNU (Torgersen 2001).

Del 2 er tidligere dokumentert i et eget notat, og bare hovedpunktene er gjengitt i denne rapporten.

Evaluering av prøvestrekningene viser at midtrekkverket har hatt en meget god effekt særlig på de alvorlige trafikkulykkene. Dette er i samsvar med de svenske erfaringene. Som ventet har møteulykkene helt "forsvunnet", og det er ingen indikasjoner på at midtrekkverket har negative bieffekter med hensyn på andre typer ulykker (for eksempel singelulykker). Erfaringene med drift, vedlikehold og trafikkavvikling er også stort sett gode. Imidlertid har det på en av strekningene vært noen tilfeller på vinterføre hvor tunge kjøretøy har blitt stående fast i en stigning og blokkert vegen i sin kjøreretning.

På bakgrunn av norske og svenske erfaringer anbefales at midtrekkverk på to- og trefelts veg tas i bruk i Norge som et effektivt virkemiddel mot møteulykker.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Trafikksikkerhet	Traffic Safety
EGENVALGTE	Midtrekkverk	Central Guardrail
	To- og trefelts veger	Two- and Three Lane Roads
	Før-etter-undersøkelse	Before-After Study

Førord

Innføringen av Nullvisjonen har ført til at det i større grad nå fokuseres på de alvorligste ulykkene på vegnettet. Kunnskap om tiltak og virkemidler som kan forhindre eller redusere skadeomfanget når en ulykke først inntreffer er derfor viktig.

Møteulykkene står for en stor del av trafikkulykkene hvor mennesker blir drept eller hardt skadd, særlig på landevegene. Dette aktualiserer bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger som et tiltak mot alvorlige trafikkulykker.

Formålet med dette prosjektet har vært å fremskaffe kunnskap om hvordan oppsetting av midtrekkverk på to- og trefelts veger vil fungere under norske forhold, både med hensyn på trafikksikkerhet, framkommelighet, drift og vedlikehold.

Oppdragsgiver har vært Statens vegvesen Vegdirektoratet ved Trafikksikkerhetsseksjonen. Vår kontaktperson der har vært senioringeniør Richard Muskaug.

Som et del av prosjektet ble det høsten 2001 gjennomført en prosjektoppgave ved Institutt for samferdselsteknikk ved NTNU av student Jacob A. Torgersen.

Prosjektmedarbeidere ved SINTEF har vært tekniker Nina Husby, forsker Terje Giæver og seniorforsker Kristian Sakshaug. Terje Giæver har hatt ansvaret for feltregistreringene som er gjennomført av Nina Husby. Kristian Sakshaug har vært prosjektleder ved SINTEF og har hatt hovedansvaret for sluttrapporten. Rapporten er kvalitetssikret av forsker Torbjørn Haugen.

Trondheim 18. mai 2004



Tore Knudsen
Forskningssjef

Innholdsfortegnelse

Forord	3
Innholdsfortegnelse	5
Sammendrag	7
1 Innledning	11
1.1 Bakgrunn	11
1.2 Beskrivelse av prosjektet	12
2 Erfaringer fra Sverige	14
3 Erfaringer fra eksisterende strekninger i Norge	17
4 Atferdsregistreringer på forsøksstrekningene	18
4.1 Beskrivelse av forsøksstrekningene	18
4.2 Metode	21
4.3 Oversikt over målepunkt og registreringsperioder	23
4.4 Resultater av atferdsregistreringene	25
4.4.1 Fartsnivå	25
4.4.2 Sidevegs plassering	28
5 Antall ulykker før-etter	33
5.1 Metode	33
5.2 Resultater	36
6 Erfaringer når det gjelder drift og fremkommelighet på forsøksstrekningene	39
7 Konklusjoner	41
8 Anbefalinger	44
Litteratur	45
Vedlegg 1: Kart/bilde av strekningene med antall ulykker før/etter innplottet	47
Vedlegg 2: Plassering av havarilommer og andre avkjøringsmuligheter	55
Vedlegg 3: Detaljerte resultater av atferdsregistreringene	59
Vedlegg 4: Antall ulykker før/etter. Detaljerte resultat	69
Vedlegg 5: Presseklipp angående forsøksstrekningene	73
Vedlegg 6: Bilder fra forsøksstrekningene (registreringsstedene)	79

Sammendrag

Innføringen av Nullvisjonen har ført til at det i større grad nå fokuseres på de alvorligste ulykkene på vegnettet. Kunnskap om tiltak og virkemidler som kan forhindre eller redusere skadeomfanget når en ulykke først inntreffer er derfor viktig.

De ulykkestyper som midtrekkverk vil påvirke i positiv retning er i første rekke møteulykker og ulykker der kjøretøyet kjører utfor vegen på venstre side. *Møteulykker* får ofte svært alvorlige konsekvenser på grunn av den store energimengden som utløses av den høye relative hastighetsforskjellen mellom kjøretøyene i slike ulykker. Av de som ble drept i trafikkulykker i årene 1996-2000, ble 35% drept i møteulykker. Ser vi på ulykker på landeveg (fartsgrense 70 km/t eller høyere) var denne andelen 49%. I samme tidsrom ble totalt sett 14% drept i *ulykker der kjøretøyet kjørte utfor vegen på venstre side*. Denne andelen var 16% på landeveger.

Tallene ovenfor viser at midtrekkverk har et betydelig potensiale når det gjelder å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken.

Formålet med prosjektet har vært å fremskaffe kunnskap om hvordan oppsetting av midtrekkverk på to- og trefelts veger vil fungere under norske forhold, både med hensyn på trafikksikkerhet, framkommelighet, drift og vedlikehold.

Prosjektet har bestått av 3 deler:

1. Gjennomgang av erfaringer med midtrekkverk på to- og trefelts veger i land (i hovedsak Sverige).
2. Gjennomgang og evaluering av allerede eksisterende strekninger på to- og trefelts veger med midtrekkverk eller midtdeler i Norge.
3. Evaluering av prøvestrekninger i med midtrekkverk i Norge (trafikksikkerhet, framkommelighet og drift)

I tilknytning til del 1 ble det gjennomført en prosjektoppgave ved NTNU (Torgersen 2001). For øvrig er erfaringene fra Sverige oppsummert i kapittel 2 i denne rapporten.

Del 2 er gjennomført tidligere og rapportert i et eget notat (Sakshaug 2002). I denne rapporten er bare hovedkonklusjonene tatt med (i kapittel 3).

I del 3 er det gjennomført atferdsregistreringer (fart og sidevegs plassering) på to prøvestrekninger:

- EV 16 i Akershus HP 2 Km 0,000 - 3,250 (Nypefoss bru – Bråtan)
- EV 18 Hp i Vestfold 12 Km 0,933 - 8,330 (Holmene – Tassebekk)

Når det gjelder før-etter-undersøkelsen med hensyn på antall ulykker har vi fått med ytterligere to strekninger hvor midtrekkverk er bygd. Begge ligger på EV 18 gjennom Vestfold.

For alle de nevnte strekninger er det anvendt midtrekkverk i betong.

Konklusjonene fra undersøkelsene er gjengitt nedenfor.

Fartsnivå

Fartsregistreringene på de to forsøksstrekningene tyder på at bygging av midtrekkverk gir en reduksjon i gjennomsnittsfarten på i størrelsesorden 1-2 km/t der det er ett felt i den aktuelle retning både før og etter. Dette vil i seg selv gi en sikkerhetsgevinst.

Der en etter bygging av midtrekkverk gikk over fra ett til to felt i den aktuelle retning (EV 18 Vestfold) økte gjennomsnittsfarten med ca 5 km/t, og der det var to felt før og 1 etter (EV 16 Akershus), avtok gjennomsnittsfarten med ca 3 km/t.

Der en går over fra ett til to felt i kjøreretningen eller omvendt, må en kunne anta at fartsendringen i større grad vil avhenge av trafikkmengder og kapasitetsforhold enn der det er ett felt i retningen både før og etter. Siden fartsendringene her er kombinert med overgang fra ett til to felt eller omvendt, er det ikke lett å si hvordan disse vil slå ut sikkerhetsmessig (dvs med hensyn på alle andre ulykker enn møteulykker).

Sidevegs plassering av kjøretøyene

Når det gjelder sidevegs plassering av kjøretøyene viser registreringene at få kjører nærmere asfaltkanten enn 0,5 og 0,7 meter (henholdsvis på EV 16 og EV 18) både før og etter bygging av midtrekkverk. Med to unntak er variasjonsområdet 0-0,3% for andelen som kjører nærmere asfaltkanten enn 0,5 og 0,7 meter. For de to unntakene er tilsvarende andel ca 2%.

Det er også få som kjører nærmere midtrekkverket enn 0,5 meter¹. For 4 av 5 målesnitt var variasjonsområdet 0-0,3%. I ett målesnitt var andelen 1,2%.

Registreringene av sidevegs plassering før/etter bygging av midtrekkverk gir etter vår mening ingen indikasjoner på at et slikt tiltak gir uheldige bieffekter når det gjelder økning av risikoen for singelulykker. Sammenhengen mellom kjøretøyenes sidevegs plassering og ulykkesrisikoen på en vegstrekning er imidlertid dårlig kjent.

Antall politirapporterte personskadeulykker

I før-etterundersøkelsen med hensyn på antall politirapporterte personskadeulykker inngår totalt ca 15 km. Førperioden er valgt lik 4 år pluss fram til anleggstart det året strekningen ble bygd. Etterperioden er satt fra slutten av anleggsperioden og ut året 2003, det vil si slutten av den periode vi pr dato har oppdatert ulykkesstatistikk fra.

I etterperioden har det ikke vært registrert en eneste trafikkulykke med drepte eller hardt skadde trafikanter på midtrekkverkstrekningene som inngår i undersøkelsen. Også antall trafikkulykker med kun lettere personskade har gått ned. Antall personskadeulykker totalt er redusert med ca 60% for alle 4 strekningene sett under ett.

Til tross for de korte etterperiodene er endringen i antall ulykker med drepte og hardt skadde signifikant på 10%-nivå. Endringene i antall dødsulykker og antall personskadeulykker totalt er imidlertid ikke signifikante.

Presentert på en annen måte viser resultatene at *bygging av midtrekkverk på de 15 km veg som inngår i undersøkelsen anslagsvis har redusert antall dødsulykker med 0,8 pr år, antall ulykker med drepte og hardt skadde med 2,7 pr år og personskadeulykker totalt med 8 pr år.*

¹ I og med at vi bare har målinger for høyre felt der det er to felt i samme retning, har vi her bare gjengitt resultatene for målesnitt der det er ett felt i måleretningen.

Fordeling på ulykkestyper før og etter bygging av midtrekkverk viser at møteulykkene som forventet helt har forsvunnet. Også de andre ulykkestypene har gått sterkt ned i antall, ikke minst "alle andre uhell" som for en stor del er kryssulykker, hvor det ikke er registrert noen i etterperioden.

Resultatene bekrefter de svenske erfaringene, nemlig at bygging av midtrekkverk har en meget stor effekt på de alvorlige ulykkene. På grunn av det beskjedne datamaterialet vi har i Norge er det ikke mulig å foreta noen sammenligning av størrelsen på effekten i Norge med den i Sverige.

Svenske erfaringer

Svenske tall (som bygger på erfaringer fra ca 500 km 2+1-veg med midtrekkverk) viser at bygging av midtrekkverk (wirerekkverk) på "Motortrafikled" (tilsvarende Motorveg B) med fartsgrense 90 eller 110 gir en reduksjon i antall drepte og hardt skadde på 40-55%. For *antall drepte anslås reduksjonen til å være 65-70%*. Ved bygging av midtrekkverk på "landsväg" med fartsgrense 90 eller 110 km/t forventes en reduksjon i antall hardt skadde og drepte på 35-50%. For *antall drepte anslås reduksjonen å være 45-60%*. Om effekten vil ligge i den øvre eller nedre enden av intervallene beror på hvordan vegen ser ut i førsituasjonen, og i hvilken grad sideterrenget er blitt behandlet.

Trafikkavvikling, drift og vedlikehold

Vi har ikke gjennomført noen systematisk undersøkelse når det gjelder problemer knyttet til trafikkavvikling, drift og vedlikehold etter bygging av midtrekkverk på de to forsøksstrekningene. Informasjon vi har fått gjennom Statens vegvesen tyder imidlertid på at det ikke har vært store problemer. Riktig nok har det på *strekningen på EV 16 i Akershus* (bl.a. gjennom avisoppslag) vært registrert noen tilfeller på glatt føre hvor tunge kjøretøy har blitt stående fast og blokkert vegen i sin kjøreretning. I et annet tilfelle hindret midtrekkverket utrykningskjøretøy i å komme frem til et sted det hadde skjedd en trafikkulykke. Det var ikke mulig for utrykningskjøretøyene å passere et tungt kjøretøy. (Dette problemet synes nå løst siden utrykningskjøretøyer tillates å benytte gang- og sykkelvegen på strekningen).

Store deler av *strekningen på EV 16 i Akershus* har en stigning på mellom 4 og 5 %. I forbindelse med anlegg av midtrekkverket ble antall felt redusert fra to til ett i stigningsretningen. Dette kan, i tillegg til den barriere midtrekkverket representerer, ha bidratt til de ovenfor nevnte problemer.

På *forsøksstrekningen på EV 18 i Vestfold* er det ikke registrert problemer med trafikkavviklingen. Tvert i mot har førere av utrykningskjøretøy gått ut i media og sagt at midtrekkverket har gjort utrykningskjøringa tryggere enn før. En grunn til at en her ikke har registrert problemer som i Akershus, er at den delen av strekningen som ligger i stigning har to felt i stigningsretningen. Et annet forhold er at bredden mellom midtrekkverk og vegkant der det bare er ett felt, er bredere enn på strekningen i Akershus (henholdsvis 5,75 og 5,1 meter).

Når det gjelder drifts- og vedlikeholdmessige forhold fikk vi opplyst fra Vestfold at dreneringsåpningene under midtrekkverket er for trange. Dette fører til at det legger seg smuss i disse som tetter dem igjen. Dette er særlig ett problem ved ensidig tverrfall. Eneste mulighet for å åpne dreneringen er manuell opprensing. I tillegg hadde flere trafikanter gitt uttrykk for at midtrekkverket var for mørkt og vanskelig å se under dårlige værforhold (regn og mørke).

På hver av de to forsøksstrekningene ble det gjort 1 times videoopptak av trafikkavviklingen forbi et arrangert arbeidssted hvor det bare var ett felt i kjøreretningen. Arbeidsstedene var markert ved hjelp av standard sperrevogn (1,6 meter bred) som stod parkert så lang som mulig ute på skulderen. Stedene ble valgt slik at så å si hele sperrevogna fikk plass på skulderen. Videofilmen

viste at trafikkavviklingen gikk uten problemer begge steder. Kjøretøyene svingte litt til side (uten å komme for nær midtrekkverket), samtidig som de saknet farten noe (bremslysene kom på).

Anbefalinger

De norske erfaringene med hensyn på midtrekkverk på 2-og trefelts veger bygger på forholdsvis få kilometer veg og en kort etterperiode. Likevel mener vi at det allerede nå er grunnlag for å si at tiltaket har hatt en meget gunstig effekt på særlig de alvorlige ulykkene. Møteulykkene har som forventet blitt helt borte, og det er heller ingen indikasjoner på at midtrekkverket har hatt negative bieffekter med hensyn på andre typer ulykker (for eksempel singelulykker). Dette er i samsvar med erfaringene fra Sverige som bygger på et langt større materiale.

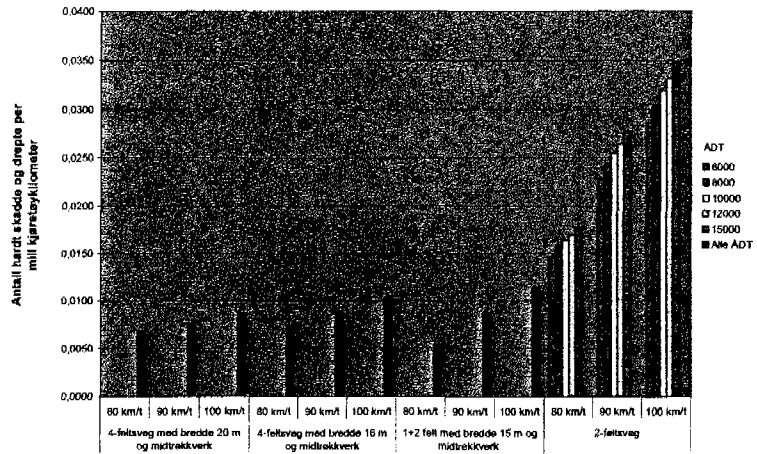
Med forbehold om den korte tiden det har gått siden midtrekkverkene ble satt opp, er det ikke registrert vesentlige problemer knyttet til drift- og vedlikehold. Dette gjelder i store trekk også når det gjelder trafikkavvikling, selv om det på en av forsøksstrekningene (EV 16 i Akershus) var noen tilfeller hvor tunge kjøretøy ble stående fast i en stigning på glatt føre og blokkerte vegen i sin retning.

De norske og svenske erfaringene sett under ett tilsier derfor at etablering av midtrekkverk på to- og trefelts veger kan tas i bruk som et viktig tiltak mot alvorlige trafikkulykker også i Norge.

Det norske erfaringsmaterialet er for lite til at det ut fra dette kan trekkes entydige konklusjoner når det gjelder detaljutformingen av midtrekkverkstrekninger. Erfaringene fra forsøksstrekningene indikerer imidlertid at:

- en bør unngå smalere bredder enn det tverrprofil som er valgt for strekningen på EV 18 i Vestfold (som i store trekk er i samsvar med de svenske retningslinjene). Minste bredde (der det er ett felt i retningen) er her 5,75 meter.
- i stigninger over en viss verdi (4-5%) bør en tilstrebe to felt i stigningsretningen
- i stigninger med midtrekkverk bør det legges spesiell vekt på vintervedlikeholdet

Det er viktig at forsøksstrekningene blir fulgt opp videre både med hensyn på ulykkesutviklingen, framkommelighet og drifts- og vedlikeholdsmessige forhold. Det samme gjelder eventuelle nye strekninger med midtrekkverk som måtte bli bygd.



Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk

Ingvild Ytrehus og Kristian Sakshaug

SINTEF Bygg og miljø
Veg og samferdsel

Juni 2004

www.sintef.no



SINTEF Bygg og miljø
Veg og samferdsel

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: Klæbuveien 153
Telefon: 73 59 46 60
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

SINTEF RAPPORT

TITTEL

Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk

FORFATTER(E)

Ingvild Ytrehus og Kristian Sakshaug

OPPDRAKSGIVER(E)

Statens vegvesen Vegdirektoratet

RAPPORTNR. STF22 A04326	GRADERING Åpen	OPPDRAKSGIVERS REF. Prosjektleder Petter Hildre	
GRADER. DENNE SIDE Åpen	ISBN 82-14-03412-4	PROSJEKTNR. 223334	ANTALL SIDER OG BILAG 37
ELEKTRONISK ARKIVKODE A04326_Ulykkeskostnader_vegbredder	PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Dag Bertelsen <i>Dag Bertelsen</i>	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Dagfinn Moe <i>Dagfinn Moe</i>	
ARKIVKODE 223334	DATO 2004-06-30	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Tore Knudsen, forskningssjef <i>Tore Knudsen</i>	

SAMMENDRAG

Formålet med dette prosjektet har vært å analysere de sikkerhetsmessige konsekvenser av ulike breddeprofiler og midtrekkverk for veger med forskjellig dimensjonerende trafikk og fartsgrenser.

Analysen av de ulike breddeprofilene tar utgangspunkt i norske ulykkestall for tofeltsveger. Her benyttes modeller for forventet antall ulykker og ulykkeskostnader på en tofeltsveg med fartsgrense 80 km/t og 90 km/t. Resultatene utvides til tofeltsveg med 100 km/t ved å benytte modeller som gir sammenhengen mellom endret fartsgrense, endringer i fartsnivå og endringer i antall skadde og drepte. Ulykkeskostnad for tre- og firefeltsveger med midtrekkverk beregnes ved å korrigere basismodellen (tofeltsveg) i henhold til sikkerhetseffekten av midtrekkverk for ulike tverrprofiler. Vi har her benyttet svenske erfaringstall.

I følge våre beregninger vil anlegg av midtrekkverk innebære en reduksjon av ulykkeskostnadene på mellom 38 og 69 prosent, og redusere antall hardt skadde og drepte med mellom 49 og 75 prosent. Reduksjonen avhenger av vegens tverrprofil (tre- eller firefeltsveg), fartsgrense og ÅDT. Firefeltsveg med totalbredde 20 meter får de totalt sett laveste ulykkeskostnadene for alle fartsgrenser og trafikkgrunnlag.

Resultatene viser at en veg med midtrekkverk har betydelig høyere sikkerhetsstandard enn en veg uten midtrekkverk. Hvilket tverrprofil (1+2 felt, 1+1 felt eller 2+2 felt) som velges synes å ha vesentlig mindre betydning for trafiksikkerheten.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Trafikksikkerhet	Traffic Safety
EGENVALGTE	Midtrekkverk	Central Guardrail
	Ulykkeskostnader	Accident Costs
	Vegbredde	Road Width

Forord

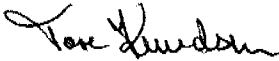
Formålet med dette prosjektet har vært å analysere de sikkerhetsmessige konsekvenser av midtrekkverk på veger med ulike breddeprofiler, forskjellig dimensjonerende trafikk og fartsgrenser. I utgangspunktet er det beregnet forventet totale ulykkeskostnader for strekninger med ulik utforming. Med tanke på Nullvisjonen for trafikksikkerhet, hvor fokus er på å eliminere de alvorligste ulykkene på vegnettet, har vi også beregnet forventet antall skadde og drepte.

Oppdragsgiver har vært Statens vegvesen Vegdirektoratet ved prosjektleder Petter Hildre.

Takk til Arne Carlsson ved Väg og transportforskningsinstitutet (VTI) i Sverige som har bidratt med grunnlagsdata og tilleggsinformasjon utover det som er presentert i rapportene "Utvärdering av mötesfri väg" i forhold til de svenske erfaringene med midtrekkverk.

Denne rapporten er skrevet av sivilingeniør Ingvild Ytrehus med bidrag og innspill fra seniorforsker Kristian Sakshaug. Prosjektleder ved SINTEF har vært seniorforsker Dag Bertelsen. Rapporten er kvalitetssikret av seniorforsker Dagfinn Moe.

Trondheim 2004-06-30



Tore Knudsen
Forskningsjef

Innholdsfortegnelse

Forord	3
Innholdsfortegnelse	5
Tabeller	6
Figurer	6
Sammendrag	9
1 Innledning	11
1.1 Bakgrunn	11
1.2 Beskrivelse av prosjektet.....	12
2 Metode	14
2.1 Basisalternativet	14
2.1.1 Fartsgrense 80 km/t og 90 km/t.....	14
2.1.2 Fartsgrense 100 km/t.....	15
2.1.3 Materiellskader.....	19
2.2 Strekningstyper med midtrekkverk	20
2.2.1 Svenske resultater.....	20
2.2.2 Forutsetninger	22
2.2.3 Trefeltsveg med midtrekkverk	23
2.2.4 Firefeltsveg med totalbredde 20 meter og midtrekkverk	23
2.2.5 Firefeltsveg med totalbredde 16 meter og midtrekkverk	25
2.2.6 Tofeltsveg med midtrekkverk	26
3 Resultater	27
4 Oppsummering	31
Referanser	33
Vedlegg : Beregningsgrunnlag	35

Tabeller

Tabell 1: Ulykkeskostnader (Vegdirektoratet, 2004).....	15
Tabell 2: Fordeling på antall drepte og skadde trafikanter samt ulykkeskostnadenes fordeling på skadegrad for 80- og 90-strekninger for ÅDT mellom 5 000 og 15 000.....	16
Tabell 3: Potensmodellen (Nilsson, 2000)	16
Tabell 4: Sammenhengen mellom endring av fart og endring i antall drepte og skadde (Elvik, 1999).....	17
Tabell 5: Gjennomsnittsfart på tofeltsveger med 90-soner for månedene mai, juni og august for år 2000 (Statens vegvesens trafikkdata, nivå-1 tellepunkt)	18
Tabell 6: Endring i antall drepte og skadde ved heving av fartsgrensen fra 90 km/t til 100 km/t på en tofeltsveg.....	18
Tabell 7: Sikkerhetseffekter av midtrekkverk for svenske veger (Carlsson og Brüde s. 37, 2004) .	21
Tabell 8: Effekt på materiellskadeulykker av midtrekkverk for svenske veger (basert på tall oppgitt fra Carlsson, VTI).....	21
Tabell 9: Tverrprofiler svensk og norsk trefeltsveg med midtrekkverk.....	23
Tabell 10: Tverrprofiler svensk og norsk firefeltsveg med bredde 18,5-20 meter med midtrekkverk	24
Tabell 11: Gjennomsnittsfart på firefeltsveger med 90-soner for månedene mai, juni og august for år 2000 (Statens vegvesens trafikkdata, nivå-1 tellepunkt).....	24
Tabell 12: Gjennomsnittsfart før og etter heving av fartsgrense på tre norske motorveger (basert på tall fra Amundsen, 2004)	24
Tabell 13: Endring i antall drepte og skadde ved heving av fartsgrense fra 90 til 100 km/t eller nedsetting fra 90 til 80 km/t for firefeltsveg med totalbredde 20 meter	25
Tabell 14: Tverrprofiler svensk og norsk firefeltsveg med bredde 16 meter og midtrekkverk.....	25
Tabell 15: Endring i antall drepte og skadde ved heving av fartsgrense fra 90 til 100 km/t eller nedsetting fra 90 til 80 km/t for firefeltsveg med totalbredde 16 meter	25
Tabell 16: Ulykkeskostnad (kr per kjøretøykilometer, 2004-priser) for ulike tverrprofiler, ÅDT og fartsgrenser	27
Tabell 17: Prosentvis endring i ulykkeskostnad i forhold til ordinær tofeltsveg (basisalternativet) for ulike tverrprofiler, ÅDT og fartsgrenser.....	27
Tabell 18: Antall hardt skadde og drepte (per mill kjøretøykilometer) for ulike tverrprofiler, ÅDT og fartsgrenser.....	28
Tabell 19: Prosentvis endring i antall hardt skadde og drepte i forhold til ordinær tofeltsveg (basisalternativet) for ulike tverrprofiler, ÅDT og fartsgrenser	29
Tabell V1: Effekter av midtrekkverk på svenske veger (basert på tall fra Carlsson og Brüde, 2004)	36
Tabell V2: Prosentvis endring per skadegrad for ulike fartsgrenser (ved lineær sammenheng) på svenske veger	36
Tabell V3: Endringer i materiellskader (tall fra VTI ved Arne Carlsson).....	37

Figurer

Figur 1: Firefeltsveg med bredde 20 meter (Figur 3.8 i stamvegnormalen).....	12
Figur 2: Firefeltsveg med bredde 16 meter (2 × Figur 3.3 i stamvegnormalen med midtrekkverk som i Figur 3.6 i stamvegnormalen, men hvor kjørefeltene økes til 3,25 meter)	12
Figur 3: Trefeltsveg med midtrekkverk (Figur 3.6 i stamvegnormalen).....	12
Figur 4: Tofeltsveg med midtrekkverk (Figur 3.7 i stamvegnormalen)	13
Figur 5: Ordinær tofeltsveg (Figur 3.4 i stamvegnormalen).....	13
Figur 6: Modell for endring av gjennomsnittsfart ved økning av fartsgrensen med 10 km/t (Sakshaug, 1986)	17

Figur 7: Ulykkeskostnad (kr per kjøretøykilometer, 2004-priser) for ulike tverrprofiler, ÅDT og fartsgrenser	28
Figur 8: Antall hardt skadde og drepte (per mill kjøretøykilometer) for ulike tverrprofiler, ÅDT og fartsgrenser	30

Sammendrag

Formålet med dette prosjektet har vært å analysere de sikkerhetsmessige konsekvenser av ulike breddeprofiler og midtrekkverk for veger med forskjellig dimensjonerende trafikk og fartsgrenser.

I henhold til Håndbok 235 Stamvegutforming (Statens vegvesen, 2002) skal stamveger i standardklasse H1 (hovedveg i spredt bebyggelse) med årsdøgntrafikk (ÅDT) mellom 10 000 og 20 000 anlegges med midtdeler og en total vegbredde på 20 meter (smal firefeltsveg). Behovet for en slik utbygging utløses når dagens ÅDT er ca 7 000 kjøretøy. Som en følge av økonomiske realiteter kan man imidlertid ikke påberegne 20 meter vegbredde lagt til grunn ved bygging av ny veg for trafikkmengder i denne størrelsesorden.

Med den ulykkessituasjonen vi har på stamvegnettet i Norge, er det svært ønskelig å skille motgående trafikkstrømmer med midtrekkverk/midtdeler også ved lavere trafikkmengder enn 10 000 kjøretøy i ÅDT. Dermed kan etablering av to- og trefeltsveg med midtrekkverk eller smalere firefeltsveg med midtrekkverk være aktuelt som permanent løsning ved ÅDT mellom 5 000 og 10 000, eller som trinnvis utbygging mot firefeltsveg med 20 meter vegbredde der ÅDT er over 10 000. I Sverige har man oppnådd meget positive resultater ved etablering av trefeltsveg med midtrekkverk i stedet for tofeltsveg med totalbredde 13 meter. Foreløpige erfaringer fra Sverige viser at tiltaket gir en reduksjon i antall drepte eller hardt skadde på 40 til 60 prosent avhengig av fartsgrense (90 km/t eller 110 km/t) og om det gjennomføres tiltak i vegens sideområde.

På oppdrag fra Statens vegvesen har vi i dette prosjektet beregnet ulykkeskostnad per kjøretøykilometer, som et mål på sikkerhetsstandarden på en vegstrekning, for seks ulike alternative vegutforminger (tverrsnitt). Tofeltsveg, med og uten midtrekkverk, trefeltsveg med midtrekkverk, samt firefeltsveg med totalbredde 16 meter og 20 meter og midtrekkverk, inngår i de alternativer som er beregnet. Beregningene er utført for tre ulike fartsgrenser (80 km/t, 90 km/t og 100 km/t), samt fem ulike trafikkgrunnlag (ÅDT = 6 000, 8 000, 10 000, 12 000 og 15 000).

Analysen av de ulike tverrprofilene tar utgangspunkt i norske ulykkestall for tofeltsveger uten midtrekkverk. Her benyttes modeller for forventet antall ulykker og ulykkeskostnader på en tofeltsveg med fartsgrense 80 km/t og 90 km/t. Resultatene utvides til tofeltsveg med 100 km/t ved å benytte modeller som gir sammenhengen mellom endret fartsgrense, endringer i fartsnivå og endringer i antall skadde og drepte. Ulykkeskostnad for tre- og firefeltsveger med midtrekkverk beregnes ved å korrigere basismodellen (tofeltsveg) i henhold til sikkerhetseffekten av midtrekkverk for ulike tverrprofiler. Vi har her benyttet svenske erfaringstall. Imidlertid er det ikke funnet vitenskapelig grunnlag for å beregne ulykkeskostnaden for en tofeltsveg med midtrekkverk.

Følgende fire forutsetninger er lagt til grunn for beregningene:

1. Effekten av midtrekkverk er lik i Norge og Sverige.
2. Det er en lineær sammenheng mellom effekten av midtrekkverk og fartsgrense.
3. Effekten av midtrekkverk er avhengig av ÅDT.
4. Effekten av midtrekkverk er avhengig av vegens standard og sideområde fra før til etter.

I følge våre beregninger vil anlegg av midtrekkverk innebære en reduksjon av ulykkeskostnadene på mellom 38 og 69 prosent, og redusere antall hardt skadde og drepte med mellom 49 og 75 prosent. Reduksjonen avhenger av vegens tverrprofil (tre- eller firefeltsveg), fartsgrense og ÅDT. Firefeltsveg med totalbredde 20 meter får de totalt sett laveste ulykkeskostnadene for alle fartsgrenser og trafikkgrunnlag.

Resultatene viser at en veg med midtrekkverk har betydelig høyere sikkerhetsstandard enn en veg uten midtrekkverk. Hvilket tverrprofil (1+2 felt, 1+1 felt eller 2+2 felt) som velges synes å ha vesentlig mindre betydning for trafikksikkerheten.



Statens vegvesen

Notat

Til: Regionvegkontorene
 Fra: Vegdirektoratet
 Kopi:

Saksbehandler/Innvalgsnr:
 Finn Harald Amundsen - 22073465
 Vår dato 17.08.2004
 Vår referanse: 2003/61627-003

Policy for bruk av midtrekkverk på eksisterende vegnett

Etter at nullvisjonen ble innført som bærende for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, har en blant annet ønsket å fokusere på reduksjon av møte- og utforkjøringsulykker. Et meget aktuelt tiltak i så måte har vært bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger. I denne sammenheng er det behov for å utarbeide en policy for utvikling av vegnettet, som omtalt i Stortingsmelding nr 24 om NTP 2006 – 2015. Bruk av midtrekkverk som selvstendig tiltak og som et første utviklingstrinn mot en firefeltsløsning er her av interesse.

Der det bygges ny veg skal den alltid bygges som firefeltsveg når ÅDT overstiger 10 000 og 15 000 i prognoseåret for hhv. stamveger og øvrige riksveger i områder med ubebygd eller spredt bebyggelse (standardklasse H1). For å utnytte de økonomiske ressursene best mulig kan det være aktuelt med trinnvis utbygging til fire felt. I slike tilfeller er det viktig å utarbeide reguleringsplan for den framtidige firefeltsvegen slik at man sikrer nødvendig areal og at totalkostnaden blir så lav som mulig.

Midtrekkverk på nye veger bygges normalt bare når det er nødvendig å etablere forbikjøringsstrekninger lengre enn 1 km for å ivareta krav til forbikjøringsmuligheter og er beskrevet i dagens vegnormaler. For tiden arbeides det med å revidere vegnormalens håndbok 017 Veg- og gateutforming, et arbeid som forventes ferdig mot slutten av 2005. Denne håndboken vil omfatte policy for bruk av midtrekkverk både på nye og på eksisterende to- og trefeltsveger. Også andre tiltak enn midtrekkverk kan være aktuelle for å redusere faren for møteulykker.

Grunnlaget for dette policynotatet er diskutert på vegdirektørens ledermøte høsten 2003 og har senere vært sendt på høring til alle regionene.

I notatet er begrepet midtrekkverk brukt for rekkverk som benyttes for å skille kjøreretningene på to- og trefeltsveger. På motorveger bruker vi begrepet midtdeler, dvs. en fysisk avstand, som skille mellom kjøreretningene. Det kan være midtdeler med eller uten rekkverk.

1. Bakgrunn

Etter behandlingen av NTP 2002 – 2011 i Stortinget, har Statens vegvesen arbeidet aktivt med å prøve ut ulike tiltak som fremmer prinsippene i nullvisjonen. Siden møteulykkene utgjør en

meget stor andel av ulykkene der trafikanter blir drept eller hardt skadd, er det en høyt prioritert oppgave å hindre møteulykker og utforkjøringsulykker der et kjøretøy først har krysset kjørefeltet for motgående trafikk. Det er flere tiltak som kan være aktuelle, blant annet informasjon om riktig kjøreatferd, profilerte midtlinjer og midtrekkverk.

Det er spesielt i Sverige at midtrekkverk er anvendt som et effektivt tiltak mot møteulykker. Der er det nå omtrent 800 km midtrekkverk og antall trafikkulykker med døde og hardt skadde er blitt kraftig redusert. I det svenske forslaget til transportplan som ble fremlagt i 2003 er målsettingen at 85 % av trafikken på det høytrafikkerte vegnettet (ÅDT over 4 000) skal avvikles på "møteseparerte" veger innen 2015.

I Norge arbeider vi også med prøveprosjekter (se punkt 8) for å få bedre erfaring med rekkverkbruk, driftsproblematikk og fremkommelighet for blant annet utrykningskjøretøy. Så langt synes det som om erfaringene er overveiende positive.

Et forhold som er viktig i denne sammenheng er at vegene i utgangspunktet er så brede at det kan plasseres et midtrekkverk uten at det må brukes store beløp til breddeutvidelse. Det er her forholdene i Norge skiller seg fra Sverige. I Sverige finnes det en rekke veger som er 13 m brede og hvor midtrekkverk kan anlegges uten større breddeutvidelser. I Norge derimot trengs stort sett til dels betydelige breddeutvidelser på de fleste veger før midtrekkverk kan anlegges.

I Sverige bedømmes effektene til en reduksjon på 80 % av møteulykkene og 50 % av drepte og hardt skadde totalt på strekningene. I Vestfold er det i forsøksprosjektet på Fokserød på E18 ikke registrert drepte eller hardt skadde etter at midtrekkverket ble åpnet i november 2000.

SINTEF har i rapporten "Effekt av midtrekkverk på to- og trefeltsveger" mai 2004, blant annet analysert ulykkesutviklingen på fire strekninger på til sammen ca 15 km hvor midtrekkverk er bygd. I analysen er førperioden fire hele år pluss tiden frem til anleggsstart det året strekningen fikk midtrekkverk. Etterperioden er fra slutten av anleggsperioden og ut året 2003. I etterperioden er det ikke registrert en eneste ulykke med drept eller hardt skadde trafikanter på strekningene som inngår i undersøkelsen. Antall ulykker med kun lettere personskade har også blitt redusert. Antall personskadeulykker er redusert med 60 %. Ytterligere evalueringer vil foreligge etter hvert som flere strekninger får midtrekkverk.

2. Når bør bruk av midtrekkverk vurderes

I utgangspunktet er midtrekkverk aktuelt på vegstrekninger med fartsgrense 70, 80 og 90 km/t med høy trafikk og der møteulykker/utforkjøringsulykker er et problem. Midtrekkverk bør brukes med forsiktighet der det er krapp horisontalkurvatur og der det er flere avkjørsler. I kurver er det viktig å vurdere muligheten for redusert stoppsikt pga sidehinder.

Inntil videre vil vi ikke anbefale midtrekkverk i vegtunneler pga redning og rømming. Unntak kan gjøres i samarbeid med Vegdirektoratet der det er kort avstand mellom havarilommer og snunisjer. Bruk av fleksible markører plassert midtlinjen i tunneler vil bli prøvd ut og kan etableres etter avtale med Vegdirektoratet.

Bruk av midtrekkverk i enkeltstående kurver og på korte strekninger som rent "black spot"-tiltak omfattes ikke av denne policyen.

Aktuelle strekninger for vurdering av midtrekkverk på eksisterende vegnett er delt inn i to grupper:

- A. Den delen av stamvegvegnettet som inngår i den firefeltspolicy som er beskrevet på side 113 i etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015 og som ikke vil bli utbygd til firefelts veg innen 2010.
- B. Andre stamveger og øvrige riksveger som i et 30-års perspektiv vil få ÅDT over 10 000 og 15 000 (dagens ÅDT * 1,4) for hhv. standardklasse H1 og H2 og som ikke blir utbygd til firefelts veg innen 2010.

Uansett bør det vurderes hvilket tiltak som vil gi best trafiksikkerhetsgevinst. Dersom møteulykker er eller forventes å bli et problem vil midtrekkverk kunne være et aktuelt tiltak. Prosjektene bør også gjennomgå en konsekvensanalyse hvor prissatte og ikke prissatte konsekvenser vurderes. Blant de ikke prissatte vil vi nevne estetikk, støy pga refleksjon, kryssing for småvilt, behov for viltgjerde, vernehensyn etc. Høytrafikkerte veger med få avkjørsler og helst planskilte kryss eller stor kryssavstand har første prioritet. Vi vil imidlertid ikke utelukke midtrekkverk på veger med ÅDT ned mot 5000, men her vil andre tiltak som profilert oppmerking, tiltak i sideterrenget etc bli prioritert.

3. Tekniske løsninger

Dersom prosjektene inngår i vedtatt plan og tilfredsstillende kravene i denne policy trengs ingen ytterligere godkjenning i Vegdirektoratet. Fravik med hensyn på bredder, rekkverkstyper etc som er beskrevet i dette kapittel må godkjennes i Vegdirektoratet.

Etter nøye vurderinger av fremkommelighet er vi foreløpig kommet fram til nødvendige vegbredder ved bruk av midtrekkverk.

2-felts veg (1+1):	12,5 m	(S1,5 – K4,0 – M1,5 – K4,0 – S1,5)
3-felts veg (1+2):	15,0 m	(S1,5 – K4,0 – M1,5 – K3,25 – K3,25 – S1,5)

Dette sikrer at enfeltsdelen har en totalbredde inklusive skulder på 6,0 m, slik at det er mulig for et tungt kjøretøy å passere et annet tungt kjøretøy. På denne måten sikres også fremkommelighet for utrykningskjøretøy, som har behov for å passere en kø med kjøretøy. I noen tilfeller kan smalere kjørebane unntaksvis godkjennes på kortere strekninger av eksisterende veg. Dette kan gjøres når det på strekningen er passeringslommer, havarinisjer, kontrollplasser etc. I så tilfelle må dette avklares med utrykningsetatene. Kjøresterk grøft, havarilommer, omkjøring på sideveger etc bør vurderes. Minimumsløsningen for en 2 + 1 veg vil da kunne være S0,75 – K3,25 – K3,25 – M1,25 – K3,75 – S 0,75 dvs totalt 13 m.

For å sikre god fremkommelighet bør det legges inn kortere trefeltsstrekninger når midtrekkverket strekker seg over 4 km. For hver 5 km bør det således minst være en strekning med tre kjørefelt (dvs 2 + 1). Forbikjøringsfeltet bør minst ha en lengde på 500 m. Det er også viktig å ta hensyn til tungtrafikkandelen og spesielt vurdere tunge kjøretøys fremkommelighet i lange stigninger. Der forbikjøringsfeltene i begge retninger legges på samme sted, slik at vegen på en kortere strekning får fire felt bør bredden være 17,5 m. Forbikjøringsfelt i begge retninger bør vurderes i lange og bratte stigninger.

I alle prøveprosjektene som er etablert er det brukt betongrekkverk som midtrekkverk. Dette er fordi vi føler oss trygge på denne rekkverkstypen og fordi vi på denne måten lettere får aksept for forsøkene. På sikt ønsker vi imidlertid å benytte flere typer rekkverk, og vil prioritere utvikling av rekkverkstyper som er estetisk gode og som sikkerhetsmessig kan aksepteres av alle trafikantgrupper.

De fem mest aktuelle rekkverkstypene er betong, wire, boks, dobbelt stålskinne-og-dobbelt rør. Disse typene er beskrevet i håndbok - 231 Rekkverk. Normalt vil det være slik at jo større utbøyningsrom som er til rådighet/trengs, jo større personsikkerhet gir rekkverket. Ved midtrekkverk vil imidlertid påkjøringsvinklene normalt være små og forskjellen i personsikkerhet blir derfor meget liten.

I prøveprosjektene så langt er det brukt betongrekkverk. Det vil videre også være aktuelt å anvende andre godkjente rekkverkstyper, for eksempel wirerekkverk. Uansett valg av rekkverkstype er det viktig at midtrekkverket får en god utforming mhp fremkommelighet og miljø. Dette er viktig for prosjektets omdømme.

4. Kostnader

Materialkostnadene til midtrekkverk vil ligge mellom 300 og 1 000 kr per lm, pluss kostnadene for endeavslutning. Antall endeavslutninger kan bli relativt mange når en skal sette opp midtrekkverk på eksisterende veger. Normalt vil prisen på betongrekkverk være 800 – 1 000 kr per lm, men lange transportdistanser kan gi høyere pris. I totalprisen for midtrekkverk ligger også behov for breddeutvidelser, som det normalt alltid vil være behov for. På E18 i Vestfold, hvor det er brukt betongrekkverk, kom prisen på i underkant av 4 000 kr per lm. Her var breddeutvidelsen relativt liten. Som et gjennomsnitt for senere utbygginger, hvor behovet for breddeutvidelser sannsynligvis blir større, må vi nok regne med priser på 2 000 – 3 000 kr per lm der vegen har tilstrekkelig bredde, der breddeutvidelsen kan begrenses til 1-3 m vil kostnadene ligge på 5 000 – 7 000 kr per lm og ved større breddeutvidelser på 8 000 – 10 000 kr per lm. Disse kostnadene inkluderer midtrekkverk, endeavslutninger, nødvendig breddeutvidelse og endringer av sideterreng (eventuelt siderekkverk).

Dersom kostnadene forventes å overskride 10 000 kr per lm bør andre tiltak vurderes i påvente av utbygging til firefelts veg.

5. Driftsforhold

SINTEF har i et nylig publisert notat gjennomgått erfaringer med midtrekkverk i Norge. Stort sett sier de som har slike rekkverk at de ikke byr på spesielle driftsproblemer, men en viss liten kostnadsøkning må påregnes. Erfaringene kommer her stort sett fra kortere strekninger med betongrekkverk og stålskinnerekkverk. I noen tilfeller er det bemerket at ved snøbrøyting legger snøen seg inntil midtrekkverket og kan gi en liten innsnevring av kjørebanelen. Oppretting etter påkjørsel nevnes ikke som noe spesielt problem.

Vegvesenets egne erfaringer med wire og betong er at det er minimale driftskostnader ved bruk av betong, mens wirerekkverket har betydelige driftskostnader (påkjøringskader som raskt må rettes opp). For E6 og E18 (ÅDT 40 000 – 50 000) er kostnadene 60 000 kr per km per år. Kostnadene dekkes vanligvis av kjøretøyenes forsikring. Hovedproblemet er at kontraktørene relativt ofte må ut på vegen og etablere en arbeidsvarsling med de problemer dette skaper for fremkommelighet og HMS.

Snøbrøytingen vil utgjøre et problem med betongrekkverk. Derfor vil stolpebaserte rekkverk være en fordel og vil kunne forenkle vinterdriften.

I Sverige, hvor det brukes wirekkverk, er oppretting etter påkjøring et problem. Når det gjelder påkjørsler regner en der med at det skjer 0,5 – 1,0 påkjørsler av midtrekkverket per mill kjt. km. Opprettingskostnadene er beregnet til ca 20 SEK per lm per år.

6. Fremkommelighet

Eventuelle fremkommelighetsproblemer med midtrekkverk er inngående diskutert, og da særlig for tofeltsstrekninger. Når det gjelder fremkommelighet i forbindelse med utrykninger og ved forbikjøring av kjøretøy som har stoppet opp, regner vi ikke dette som et stort problem med de breddekravene vi har satt. Dersom utrykningskjøretøy likevel skulle få problemer med fremkommeligheten vil dette kunne løses enklere ved bruk av wirekkverk. Her kan stolpene enkelt trekkes opp og wiren legges ned på bakken eller kuttes. Dette vil være vanskeligere ved bruk av andre rekkverkstyper, men alle typer vil måtte ha katastrofeåpninger.

På de vegene som har fått (og vil få) midtrekkverk er trafikkmengden i de mest belastede timer av døgnet så stor at det ikke er rom for å foreta normale sikre forbikjøring. Et midtrekkverk på tofeltsveg vil da ikke redusere kapasiteten vesentlig når trafikken beveger seg med en fart i underkant av fartsgrensen. Trefeltsstrekninger med forbikjøringsmuligheter er derfor mest nyttige i de periodene da trafikkmengden ligger under kapasitetsgrensen.

7. Miljø

Godt utført kan midtdelerrekkverk fremstå som en langsgående linje som understreker vegens linjeføring, men midtdelerrekkverk (særlig betong) gir ofte et bastant inntrykk, og inngrepene blir større pga bredere veg.

8. Oversikt over utbygde og planlagte strekninger med midtrekkverk

Vi har delt oversikten inn i to deler. Strekninger som er ferdig utbygd og strekninger som er godkjent for utbygging.

Ferdig utbygd per 1.1.2004:

E18 Fokserød i Vestfold	1,4 km
E18 Holmene – Tassebekk i Vestfold	7,3 km
E18 Hånes – Rona i Vest-Agder	1,3 km
E16 Nypefoss bru – Bråtan i Akershus	3,2 km
E18 Aulerødkrysset – Hesbykrysset	2,4 km
E6 Være – Stavsjø i Sør-Trøndelag	5,8 km
E39 Breimyrvn – Mjåvatn	2,2 km

Planlagt åpnet i løpet av 2004:

E18 Brokelandsheia – Vinterkjær i Aust Agder	12,0 km
E39 Stangeland – Hove i Rogaland	3,5 km
Rv80 Rådal – Birkeland i Hordaland	3,0 km
E6 Jevika – Selli i Nord-Trøndelag	1,4 km
E6 Skjerdingsstad – Kuhaugen i Sør-Trøndelag	4,0 km

E6 Lekevold – Åsgård i Østfold

10,7 km

Dette skulle bety at vi i dag har ca 24 km veg med midtrekkverk og at ytterligere ca 35 km er under utbygging. I tillegg er det godkjent etablering av midtrekkverk på E18 Hesbykrysset – Holmene (1,7 km) i Vestfold, E18 Telemarksporten – Hovettunnelen (3,2 km) i Telemark og rv 2 Kløfta – Nybakk (3,5 km) i Akershus og vil bli bygd i hhv. 2005, 2006 og 2007.

Ytterligere utbygging av midtrekkverk på eksisterende vegnett er under vurdering og vil bli endelig avklart i forbindelse med budsjettet for 2005 og handlingsprogrammet for perioden 2006-2009.

Lofoten, 29. august 2007

Statsminister Jens Stoltenberg

Bakgrunnen for etableringen av foreningen Nei til Frontkollisjoner var at det den 17. juli 2006 skjedde en ufattelig tragedie. Tre mennesker ble revet bort. De hadde ikke gjort noe galt. De hadde bare utsatt seg selv for det vi alle utsetter oss for. De hadde benyttet seg av en vanlig norsk veg – hadde det vært midtrekkverk på denne vegen ville våre kjære vært i livet i dag.

Dette skulle egentlig vært slutten på denne historien. Det vil si at sluttstrek skulle vært satt etter at begravellesbyrået hadde avsluttet sitt arbeid. Etter at alle var gått hjem, hver til sitt, for å leve stille videre med sin private sorg. Tidligere så vi svarte sørgebind. Det gjør vi ikke lenger. Da skjedde det noe. Det var etterlatte som sa at dette finner vi oss ikke i. Vi kan rett og slett ikke leve med at hvem som helst av oss, når som helst, kan få tilsvarende meldinger som den vi fikk. For det virker jo som om samfunnet har akseptert at dødsulykker i trafikken er et nødvendig onde!

Familiene Holdal og Steinsland startet, sammen med biskop Tor B. Jørgensen, Gunnar Grette og Trygve Præsttun en kampanje vi så langt ikke har sett maken til i Norge. Det ble opprettet hjemmesiden www.frontkollisjoner.no med en oppdatert liste over trafikkulykker, relevante artikler med meget mer. Det tragiske er at mer enn 100 medmennesker drepes i frontkollisjoner hvert år.

Frontkollisjoner 2000-2007, etter skadegrad

	Drepte	Skadde	Herav alvorlig skadde
2000	103	2032	356
2001	99	1975	283
2002	114	2423	354
2003	112	2236	285
2004	112	2310	331
2005	90	1927	281
2006	103	1959	261
2007 (t.o.m 31.07.07)	66	1340	162
SUM	799	17222	2813

Vegmyndighetene bekrefter at frontkollisjoner er vårt alvorligste trafikkulykkesproblem og at tragediene øker. Hvert år drepes opp mot 250 medmennesker i trafikken. Ca. 50 % i møte-kollisjoner.

De samme myndigheter bekrefter at midtdelere/midtrekkverk effektivt hindrer frontkollisjoner og dermed redder liv og hindrer personskaide døgnet rundt fra det øyeblikk de er utplassert. Statens vegvesen har høsten 2006 laget en rapport hvor de har gått gjennom alle dødsulykkene – tragediene - på norske veger i fjor. I rapporten

Nei til Frontkollisjoner

heter det at: «I alle møteulykker ville et midtrekkverk ha avverget at det ble en møteulykke, og dermed som oftest redusert skadeomfanget». Og myndighetene vet hvor det er hensiktsmessig å utplassere slike livreddende innretninger i de enkelte kommuner og distrikt! Men det mangler øremerkede midler, og vegmyndighetene avventer nå politiske signaler for å kunne iverksette slike tiltak straks. I mellomtiden dør mennesker. Vårt mål er å redde liv allerede fra år 2008.

Det var en fullsatt kinosal på Folkemøtet 17. juli 2007 som hadde en sorgfull atmosfære og innlegg som engasjerte og beveget oss alle. Foruten de mange pårørende var ordfører i Kristiansand, fylkesordfører i Vest-Agder, redningsfolk, fagekspertise og flere stortingspolitikere tilstede.

På Folkemøtet fikk vi bekreftet at Norge ligger langt bak andre land det er naturlig å sammenligne seg med når det gjelder vegstandard på stamvegnettet. Sverige bygget på 60-tallet stamveger som har ca 13 meters bredde, mens norske veger er 7 meter og smalere over store distanser.

Dette fører til at det vi sparte på 60 og 70-tallet må vi nå betale i form av altfor mange tragedier på våre veger. Vi mener at forbedring av stamvegnettet i Norge vil tvinger seg frem. Det innebærer at det på sentralt nivå må være politisk vilje som følges opp av økte bevilgninger til midtrekkverk og utvidelse av vegbredde, der det er nødvendig.

Redningsmann Egil Bjelland er varamedlem til styret i Nei til Frontkollisjoner. Han deltok i redningsarbeidet ved ulykken på Hæstad 17.juli 2006. På møtet i Kristiansand holdt han et innlegg med tema "Vond virkelighet...en redningsmanns historie" om hvordan ulykker oppleves fra de mange hjelpernes ståsted. Han avsluttet med følgende appell:

"Det virker som om trafikkulykker – møteulykkene har høy grad av aksept i samfunnet – det har blitt så hverdagslig å lese om ulykkene. Blir det en vane? Statistikk er kalde tall om en vond virkelighet. Vane – ikke for meg.. Det som skjer er at vi som utrykningspersonell blir vant med, trygge overfor egne følelser og reaksjoner. Det redder i liten grad liv.

Det er en belastning å være vitne til at vi som brukere av trafikksystemet på en måte blir passive vitner til at møteulykkene fortsetter å ta liv, fortsetter å invalidisere samtidig som vi har et bestemt inntrykk av at kun kosmetiske forbedringer av vegnettet blir gjennomført. En vond virkelighet... Statistikk og tall for antall drepte og invalidiserte er i ordets rette forstand kalde tall om vond virkelighet...

Nei til Frontkollisjoner



(Foto fra Hæstad 17. juli 2006 hvor familiens bil er knust under lastebilen – Hans E. H. Jakobsen, Stavanger Aftenblad)

Når arbeidet på skadestedet er slutt – står det igjen en stille gruppe av mennesker som prøvde å gjøre en innsats sammen, for siden å dra hver til sitt... med alle sine inntrykk, med alle sine tanker... det meste blir usagt fordi ord gir i den forbindelse liten mening...

Til slutt: Mange nivå, det være seg politikere, personer med lederverv og planleggere er gjennom formelle regelverk involvert i prosesser som får betydning for sikkerhets aspekt og hvordan trafikkavvikling skjer. Trafikkulykkene langs norske veier tegner dramatiske bilder og understreker behovet for styring. Ansvarlige personer må ikke bli passive passasjerer i utviklingen... Befolkningens oppmerksomhet og kunnskap om farene rundt oss er økende. Dette må gjenspeiles i at våre kompetente myndigheter bygger robuste modeller og metoder som i større grad hjelper oss med å få styring når det gjelder å forebygge møteulykker...

Etter 20 års erfaring fra utrykningstjenesten ser jeg klart at midtskinner og bredere veier vil bidra til lavere antall drepte og hardt skadde i trafikken..."

Trafikksikkerhetsmøtet 3.september i Oslo skjer i fortsettelsen av Folkemøtet i Kristiansand.

Styret foreningen Nei til Frontkollisjoner består av :

Tor Berger Jørgensen - styreleder (biskop i Sør-Hålogaland)

Styremedlemmer:

Geir Tangstad Holdal. (Rådgiver)

Gunnar Grette. (H.r.advokat)

Per-Kaare Holdal. (IKT-Rådgiver)

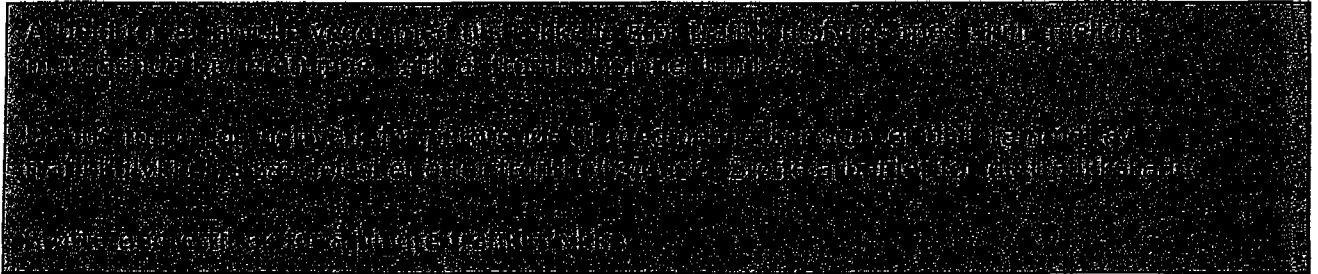
Trygve Præsttun. (Sivilingeniør)

Nei til Frontkollisjoner

Linn Veronica Bjørnebo. Ungdomsrepresentant (Student)

Varamedlemmer: Toril Engebretsen og Egil Bjelland.

Vår formålsparagraf sier:



Nei til Frontkollisjoner har også utarbeidet hovedlinjer for vårt arbeid:

- 1. Det er i seg selv naturstridig at motorkjøretøy i motsatt kjøreretning får passere hverandre, til dels i stor hastighet og tetthet, tunge trailere og busser, uten et hinder mot å komme over i motgående kjørefelt. Førers oppmerksomhet er ikke nok fordi det er fundamentalt menneskelig at det nå og da gjøres feil. Motorkjøretøyenes gradvise utvikling over lang tid kan være en forklaring, men ingen unnskyldning.*
- 2. Det uholdbare bevises i praksis ved at i Norge blir i frontkollisjoner årlig rundt 100 mennesker drept og tusener skadet, til dels alvorlig. Gulmalte midtlinjer er ikke nok. Det er uholdbart med slike tap og lidelser når midtrekkverk mellom motgående kjørefelt er et tilgjengelig og anvendbart virkemiddel, som opp mot hundre prosent fjerner disse ulykker og opp mot femti prosent av alle dødsulykker i trafikken.*
- 3. Vegmyndighetene vet dette, og vil ha midtrekkverk på stamveger og riksveger med tilstrekkelig stor trafikk og dermed risiko. Allmennheten godtar ikke ulykkene, men reagerer nok ikke før ulykken rammer personlig, nærstående eller venner. Våre valgte ledere, sentrale og lokale politikere, må forstå situasjonen, slutte bare å ta til etterretning at disse forferdelige ulykkene skjer i så stor grad, og legge til grunn at vi har et så sterkt ulykkeshindrende virkemiddel som midtrekkverk, subsidiært annen midtsikring der midtrekkverk ikke er oppnålig.*
- 4. Nei til Frontkollisjoner søker samarbeid med politikerne og bred kunnskap i den kjørende befolkning.*
 - o Det ufravikelige grunnlag er enighet om å hindre død og menneskeskader ved møteulykker.*
 - o Det søkes full forståelse for at midtrekkverk er et sterkt og effektivt virkemiddel.*
 - o Det gjelder forståelse for at veger om nødvendig må utvides for å gi plass til midtrekkverk.*
 - o Det dreier seg om et objektive virkemiddel for å oppnå veger som redder liv.*
- 5. Vi vil rådføre oss med politikere og andre om:*
 - o Hvordan kan det samarbeides*

Nei til Frontkollisjoner

- Hvordan kan det skapes bred forståelse, særlig hos sentrale politikere, som grunnlag for tiltak.
- Oppnåelse av sikkerhet som første prioritet mot ulykker.
- Erkjennelse av at midtrekkverk gir grunnlag for etablering av bedre veg der dette er nødvendig; med sikring av vegkant; bedre vegers miljømessige betydning mv.

6. Nei til Frontkollisjoner har de som er rammet av de altfor mange ulykker som grunnlag for sitt arbeid. Det samme gjelder alle i den kjørende befolkning som står i fare for eller vil bli rammet. Sikring mot dødbringende møtekollisjoner, i særdeleshet med midtrekkverk, men også ved oppmerkede midtdelelere og midtfelt, kan på dette alvorligste ulykkesområde bringe 0-visjonen over til å bli virkelighet. Det ønskes sterkt felles innsats for hvert år å redde et stort antall liv og hindre et stort antall alvorlig skadede.

Vi forutsetter at våre politikere vil prioritere arbeidet med å gi våre barn og barnebarn et sikkert, konkurransedyktig, tidsmessig transportsystem, som tilfredstiller framkommelighet og miljø.

Arbeidet med hovedmålet nemlig å redusere antall drepte og skadde på vegene til et minimum må forsterkes umiddelbart. Dette kan gjøres allerede fra 2008 ved å satse på bygging av midtrekkverk på stamveger og trafikkerte riksveger for å hindre frontkollisjoner. Denne satsningen må økes sterkt i årene frem mot stortingsvalget 2009 og deretter. Satsningen i Sverige må være et forbilde.

Alt dette er tema på det politiske møtet 3. september i Oslo.

Vi skal ikke tåle så inderlig vel den trafikktragedie som ENNÅ ikke har rammet oss selv.

Med hilsen

Styret i Nei til Frontkollisjoner

Gunnar Grette

Geir Tangstad Holdal
Sign

Tor B. Jørgensen

Linn Veronica Bjørnebo
Sign

Trygve Præsttun

Per-Kaare Holdal
Sign

Vedlegg:

Nei til Frontkollisjoner - bilag til brev til statsministeren 29.8.07

**DU SKAL IKKE TALE SÅ INDERLIG VEL
DEN TRAFIKKTRAGEDIE SOM ENNA
IKKE HAR RAMMET DEG SELV**



- bilag til brev til statsministeren 29.8.2007

Innholdsfortegnelse

1. Ulykkeskart med drepte og skadde fra og med 2000
2. Utskrift fra nyhetene på frontkollisjoner.no og www.17juli2007.com
3. Program – Folkemøte 17. juli 2007
4. www.frontkollisjoner.no - se møtet meny punkt "17. juli 2007"
5. Dokumentoversikt vedrørende veger og midtrekkverk
6. Invitasjon til møtet 3. september 2007 med grunnlagsdokument
7. Fornyet invitasjon med spørsmål til politiske parti og appell til velgerne

Frontkollisjoner 2000-2005



Frontkollisjoner 2000-2007, etter skadegrad			
	Drepte	Skadde	Herav alvorlig skadde
2000	103	2032	356
2001	99	1975	283
2002	114	2423	354
2003	112	2236	285
2004	112	2310	331
2005	90	1927	281
	630	12903	1890
2006	103	1959	261
2007 (t.o.m 31.07.07)	66	1340	162
	169	3299	423

Gunnar Grette

Fra: gunngre@tele2.no

Sendt: 17. november 2007 00:16

Til: 'rangu@tele2.no'

Emne: GRETTE-137806-v1-Brev_til_Nei_til_Frontkollisjoner_(utkast).DOC

Bilag 10

Nei til FrontkollisjonerRedaksjonskomiteen for Transportetatenes og
Avinors forslag til NTP 2010-2019

For: Jan Fredrik Lund

Sendt pr e-post: jan.lund@vegvesen.no

Oslo, 16.11.07

NTP 2010-2019. INTERN HØRING AV 06.11.07 – VERSJON AV PLANFORSLAGET

Det vises til møte i Referansegruppen den 13.11.07 der Geir Tangstad Holdal og Gunnar Grette møtte på vegne av Foreningen Nei til Frontkollisjoner.

Vi oppsummerer også i dette brev våre anførsler under møtet til planforslaget. Vi viser ytterligere til vårt brev av 03.10.07 med våre bemerkninger til 19.09.07-versjonen av planforslaget. Våre anførsler der opprettholdes. Vi vedlegger brevet, med sidehenvisninger i overskriftene til det nye planforslaget.

1. Hovedanførsler

Vi viser til brevet av 03.10.07 og fastholder anførselene.

Ulykkesutviklingen fortsetter. Gjennomsnittlig dør to mennesker pr uke i frontkollisjoner og mellom fem og seks blir hardt skadd

Forslaget til Statsbudsjett for 2008 er nå fremlagt. Her heter det på side 41:

"0-visjonen ligger til grunn for trafikkikkerhetssatsingen. Det innebærer at Statens Vegvesen prioriterer tiltak som reduserer ulykker med høy alvorlighetsgrad. Alvorlighetsgraden er høyest i møte- og utforkjøringsulykker utenfor tettbygd strøk og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter innenfor tettbygd strøk. Viktige tiltak er her midtrekkverk og midtmarkering på to/ tre-felts veger.

Den sterke veksten i vegtrafikken har økt utfordringen med å redusere antallet drepte eller hardt skadde".

Det er en fullstendig mangelfull oppfylling av dette når det i budsjettet er foreslått bare 10 km midtrekkverk på to/tre-felt veg og åpning av 51 km fire-felts veg.

På side 47 i budsjettet fremgår det at to/tre-felts veger vil få til sammen 85 km midtrekkverk hvis budsjettet oppfylles. Oppfyltingsgraden i forhold til nåværende handlingsprogram er bare 58 %.

17.11.2007

Åpning av 51 km fire felts veg, dreier seg om veier som det er arbeidet med i flere år og det dreier seg ikke om noen ny satsing.

Foreningen har overlevert brev om statsbudsjettet for 2008 til samferdselsministeren og bestridt budsjettforslaget. Videre har vi deltatt i høring i Stortingets transport- og kommunikasjonskomiteé og fremlagt vårt syn på budsjettforslaget.

På side 24 i Stamveg-utredningen heter det:

"Om lag 2000 km av stamvegene, dvs. 23 %, hadde ikke brukbar standard når det gjelder veggbredde, dvs de var smalere enn 7,0 meter. Om lag 1100 km av disse manglet gul midtstripe med nåværende oppmerkningsregler".

I planforslaget på side 168 siste avsnitt fremgår det at det i 2010 utover de veger som vil får fire-felts veg innen 2020 vil gjenstå om lag 1400 km riksveg med fartsgrense 80 km/t eller høyere som ikke tilfredsstillir minstekravene for midtrekkverk.

Nei til Frontkollisjon mener og foreslår:

I løpet av planperioden skal 85 % av to/tre-felts veger med årsdøgn trafikk på 4000 eller mer ha blitt utstyrt med midtrekkverk. For gjennomføring av dette skal nødvendige veggbredeutvidelser skje.

Dette er helt i overensstemmelse med slik det arbeides i Sverige, som har som mål for slik gjennomføring år 2015.

Hvis en slik plan for Norge ikke vedtas kan NTP for 2010-2019 ikke gjøres **bindende**. Samfunnet kan ikke binde seg til ikke å gjennomføre det maksimale når det gjelder å redde medmennesker fra å bli drept, hardt skadd eller skadd på vegene.

Hvis planen allikevel skulle gjennomføres som bindende, må gjennomføringsvolumet tas ut av planen og bli gjenstand for særskilt behandling i planperioden.

2. Utilstrekkelig sikkerhetsinnsats

Våre anførsler i brevet av 03.10.07 refererer nå til side 71/72 i planutkastet og fastholdes i sin helhet Forslaget er helt utilstrekkelig.

Det gjelder også om rammen økes med 20%, jf side 73

I forslaget må det være feil når det på side 64, siste avsnitt sies at 55 personer blir drept eller alvorlig skadd i møteulykker på stamveger. Tallet er vesentlig høyere..

Vi viser så til utkastet side 168 om **minstekrav til sikkerhetsmessig standard for å redusere antall drepte eller hardt skadde i møteulykker og utforkjøringsulykker**. Her heter det: "Sannsynligheten for å overleve en frontkollisjon reduseres vesentlig når farten overstiger 70 km/t. For veger med stor trafikk og fartsgrense over 70 km/t er det derfor behov for å gjennomføre tiltak for å redusere sannsynligheten for møteulykker".

Vi bestrider sterkt dette skillet når det gjelder hastighet på 70 km/t. Om et menneske overlever, er det grusomt nok å bli hardt skadd og kanskje for livet. Antallet drepte kan kanskje bli redusert, men hardt skadde blir øket i antall. Samfunnet kan ikke regulere seg ut av ansvaret for å etablere midtrekkverk ved å sette ned fartsgrensen til 70 km/t.

Vi bestrider også forslaget om at "veger med mellom 4000 og 8000 kjøretøy pr. døgn skal ha bredt profilert midtfelt eller midtmarkering (reflektorer)". En slik løsning er faktisk- og prinsipielt noe

annet enn midtrekkverk. Den kan muligens redusere antall frontkollisjoner, men ikke hindre dem. Slike løsninger kan være en begynnelse og en midlertidig løsning.

Og minstekravet på side 168 stemmer ikke med planutkastets forslag på side 71/72.

Planutkastet baserer seg på at det skal oppnås en reduksjon i drepte og hardt skadde fra 1200 til 800 i løpet av planperioden. Med frontkollisjoners overveldende andel av drepte og hardt skadde må forutsetningen være full satsing på midtrekkverk. Forslaget oppfyller ikke dette, hverken på side 71/72/73, på side 151 i tabellen mv eller i minstekrav etc på side 168/169.

For å understreke den store ulykkesmengden vedlegger vi en oversikt over frontkollisjonsulykkene i perioden desember 2006-november 2007. Denne ble også delt ut på møtet.

De samfunnsmessige tap er i brev av 03.10.07 beregnet til mellom 6 og 7 milliarder kroner pr. år pga frontkollisjoner. For perioden 2000-2007 dreier det seg om et samlet samfunnsmessig tap på mellom 50 og 60 milliarder kroner basert på Samferdselsesdepartementets tall. TØI har tap på 73 milliarder for den samme periode i sine beregninger. Planforslaget er derfor tragisk underdimensjonert.

3. Særlig om midtrekkverk

I fortsettelse av brevet datert 03.10.07 nevner vi :

Uten midtrekkverk er trafikkerte veger også **veger som dreper**.

Dette er ikke spørsmål om vegen er ujevn, hullet eller godt vedlikeholdt. Midtrekkverk dreier seg om en **sikkerhetsinnretning**, som skal hindre konsekvenser av feil eller uhell som oppstår i trafikken. Slike feil kan aldri fjernes

På den annen side er **veger med midtrekkverk veger som redder liv**.

Men midtrekkverk har en videre betydning.

Midtrekkverk eller effektivt skille mellom kjøreretninger kan ikke tenkes unnlatt på fire felts motorveger. Midtrekkverk muliggjør motorveger med 4 kjørefelt.

Tre-felts veger uten midtrekkverk svært farlige. Med midtrekkverk muliggjøres nettopp bygging av tre-felts veger med en samlet bredde på 15 meter og som 2 + 1 veg. Da blir vegen sikker, fleksibel og med god kapasitet. Brokelandsparsellen på E-18 er et illustrerende positivt eksempel. Manglende midtrekkverk på strekningen Lyngdal – Flekkefjord er et tragisk motsatt eksempel

To-felts veger kan gjøres effektive og sikre med midtrekkverk og en bredde på 12,5 meter i overensstemmelse med vegnormalen. Det eksisterende vegnett kan utnyttes med utvidelse av vegbredden hvor dette er nødvendig.

Midtrekkverk er således et effektivt middel til å utvikle og forbedre vegnettet. Det er desto viktigere hvis investeringer i nye veier svikter.

Ved utvidelse av eksisterende vegnett med midtrekkverk kan vedlikehold gjennomføres og forsterkning av vegskulder gjennomføres samlet

I gjennomføring må ulykkessteder uten opphold utstyres med midtrekkverk.

Farlige steder eller strekninger må uten opphold få midtrekkverk.

17.11.2007

Veger med tilstrekkelig bredde kan uten store omkostninger bli utstyrt med midtrekkverk.

Veger med utilstrekkelig bredde utstyres med midtrekkverk og får utvidet bredde.

Nye to og tre-felts veger får midtrekkverk som ledd i byggingen.

Motorveger med midtrekkverk eller midtskiller bygges hvor kapasiteten gjør dette nødvendig.

Midtrekkverk koster fra kr 1.000 pr meter til kr 10.000 pr meter, avhengig av behovet for vegutvidelse. Nye veger koster fra kr.50.000 til kr 10000 pr meter, avhengi av type veg.

4. Midtrekkverk i forhold til andre deler av planutkastet

Planutkastet betoner sterkt at frontkollisjoner er en hovedårsak til store ulykker og store tap. Samtidig betones betydning av midtrekkverk. Dette må få betydning for planer og gjennomføringer.

For øvrig vises til brevet av 03.10.07 og de anførsler som der fremgår de opprettholdes. De er i vesentlig utstrekning en underbyggelse av midtrekkverks betydning som virkemiddel for bygging og utbedring av våre veier.

Med hilsen
For Styret Nei til Frontkollisjoner

Gunnar Grette (S), Geir Tangstad Holdal (S)

Vedlegg: Kopi av brev 03.10.07 med justerte henvisninger.
Ulykkesoversikt.

Protokoll for stiftelse og konstituerende generalforsamling

Den 16. juli 2007 ble det holdt stiftelsesmøte og konstituerende generalforsamling i

Nei til Frontkollisjoner

som skal være en forening for bilister og pårørende.

Tilstede som stiftere: Tor Berger Jørgensen, Per-Kaare Holdal, Geir Tangstad Holdal, Trygve Præsttun, Gunnar Grette, Linn Veronica Bjørnebo, Toril Engebretsen og Egil Bjelland.

Grunnlaget er det store antall drepte og skadede som følge av front-mot-front kollisjoner på norske veier. Det kreves tiltak i form av skiller mellom motsatte kjøreretninger på veiene for i størst mulig grad å forhindre disse alvorlige ulykkene. Dette er bakgrunnen for folkemøtet 17. juli 2007 i Kristiansand, Veien og Livet. Foreningen skal være en institusjon for det videre arbeid med saken.

Foreningen skal være et forum for og danne et nettverk for pårørende etter trafikkulykker, i særdeleshet etter frontkollisjoner.

Det er forslått at foreningen får følgende:

VEDTEKTER

1. Navn

Nei til Frontkollisjoner.

2. Formål

Arbeid for at norske veier med tilstrekkelig stor trafikk utstyres med skille mellom motgående kjøreretninger, slik at frontkollisjoner hindres.

Danne forum og nettverk for pårørende til medmennesker som er blitt rammet av trafikkulykker, i særdeleshet etter frontkollisjoner. Støtte arbeidet for de trafikkskadde.

Støtte andre tiltak for å hindre trafikkulykker.

3. Foreningen

Nei til Frontkollisjoner er et norsk rettssubjekt med begrenset ansvar, som kan stifte rettigheter og plikter.

4. Kontor

Foreningen skal ha kontor i Vestvågøy kommune.

5. Økonomi

Styret fastsetter kontingent for medlemskap som skal gi grunnlag for foreningens drift.

Det kan mottas økonomiske midler fra andre som støtte for virksomheten.

Det utarbeides årsoppgjør for foreningen.

Årsoppgjøret skal revideres.

6. Styret. Ledelse.

Styret skal ha inntil 6 medlemmer og inntil 3 varamedlemmer.

Foreningen tegnes av styrets leder eller 2 styremedlemmer i fellesskap.

Styret kan engasjere en daglig leder.

Daglig leder har fullmakt vedrørende foreningens daglige forhold.

7. Generalforsamlinger. Meddelelser.

Ordinær generalforsamling avholdes hvert år, men kan avholdes annet hvert år.

Ekstraordinær generalforsamling avholdes når styret bestemmer det eller det kreves av minst 10 % av foreningens medlemmer.

Generalforsamlingen kan gjennomføres pr. telefon eller pr. e-post. Sted og forum kan være hjemmeside for foreningen.

8. Lokalforeninger og grupper

Lokalforeninger og grupper kan etableres.

9. Opplysning

Hvis formålet bortfaller, eller det ikke lenger foreligger økonomisk grunnlag oppløses foreningen.

Eventuelt gjenværende midler benyttes til støtte for pårørende.

* * *

Følgende ble deretter vedtatt:

1. De foreslåtte vedtekter ble vedtatt.
2. Stifterne tegnet seg som medlemmer med hver en kontingent på kr 100,- gjeldende for 1 år.
3. Som styre for foreningen ble valgt:
Tor Berger Jørgensen. Leder.
Geir Tangstad Holdal. Rådgiver.
Gunnar Grette. H.r.advokat.
Per-Kaare Holdal. Rådgiver.
Trygve Præstun. Sivilingeniør.
Linn Veronica Bjørnebo. Ungdomsrepresentant.

Varamedlemmer: Toril Engebretsen og Egil Bjelland.

4. Som revisor for foreningen ble valgt: Håvard Dahl, Dahls Regnskapsservice, 8380 Ramberg.
5. Som daglig leder ble valgt Per-Kaare Holdal

6. Styret gis fullmakt til å justere stiftelse og konstitueringen hvis registreringskrav eller andre forhold skulle gjøre det nødvendig.

7. Foreningen er stiftet i dag, 16. juli 2007, men trer i kraft fra folkemøtet i Kristiansand 17. juli 2007.


Kristiansand, 16. juli 2007



Tor Berger Jørgensen



Per-Kaare Holdal

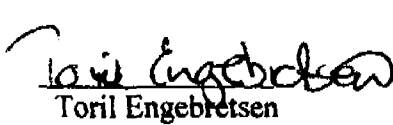


Geir Tangstad Holdal




Trygve Præsttun

Gunnar Grette



Toril Engebretsen



Egil Bjelland

Nei til Frontkollisjoner

- hovedlinje for arbeidet -

1. Det er i seg selv naturstridig at biler med motsatt kjøretning får passere hverandre, til dels i stor hastighet og tetthet, tunge trailere og busser, uten et hinder mot å komme over i motgående kjørefelt. Førers oppmerksomhet er ikke nok fordi det er fundamentalt menneskelig at det nå og da gjøres feil. Billamens gradvise utvikling over lang tid kan være en forklaring, men ingen unnskyldning.

2. Det uholdbare bevises i praksis ved at i Norge blir i frontkollisjoner årlig rundt 100 mennesker drept og tusener skadet, til dels alvorlig. Gulmalte midtlinjer er ikke nok. Det er uholdbart med slike tap og lidelser når midtrekkverk mellom motgående kjørefelt er et tilgjengelig og anvendbart virkemiddel, som opp mot hundre prosent fjerner disse ulykker og opp mot femti prosent av alle dødsulykker i trafikken.

3. Veimyndighetene vet dette, og vil ha midtrekkverk på stamveier og riksveier med tilstrekkelig stor trafikk og dermed risiko. Allmennheten godtar ikke ulykkene, men reagerer nok ikke før ulykken rammer personlig, nærstående eller venner. Våre valgte ledere, sentrale og lokale politikere, må forstå situasjonen, slutte bare å ta til etterretning at disse forferdelige ulykkene skjer i så stor grad, og legge til grunn at vi har et så sterkt ulykkeshindrende virkemiddel som midtrekkverk, subsidiært annen midtmarkering der midtrekkverk ikke er oppnåelig.

4. Nei til Frontkollisjoner søker samarbeid med politikere og bred kunnskap i den bilende befolkning.

- Det ufravikelige grunnlag er enighet om å hindre død og menneskeskader ved møteulykker.
- Det søkes full forståelse for at midtrekkverk er et sterkt og effektivt virkemiddel.
- Det gjelder forståelse for at veier om nødvendig må utvides for å gi plass til midtrekkverk.
- Det dreier seg om et objektivt virkemiddel for å oppnå veier som redder liv.

5. Vi vil rådføre oss med politikere og andre om:

- Hvordan kan det samarbeides
- Hvordan kan det skapes bred forståelse, særlig hos sentrale politikere, som grunnlag for tiltak.
- Oppnåelse av sikkerhet som første prioritet mot ulykker.
- Erkjennelse av at midtrekkverk gir grunnlag for etablering av bedre vei der dette er nødvendig, med sikring av veikant; bedre veiers miljømessige betydning mv.

6. Nei til Frontkollisjoner har dem som er rammet av de altfor mange ulykker som grunnlag for sitt arbeid. Det samme gjelder alle i den bilende befolkning som står i fare for eller vil bli rammet. Sikring mot dødbringende møteulykker, i særdeleshet med midtrekkverk, men også ved oppmerkede midtmarkering og midtfelt, kan på dette alvorligste ulykkesområde bringe 0-visjonen over til å bli virkelighet. Det ønskes sterkt felles innsats for hvert år å redde et stort antall liv og hindre et stort antall alvorlig skadede.

Du skal ikke tåle så inderlig vel den trafikkulykke som ennå ikke har rammet deg selv.

Tegning av medlemskap i Nei til Frontkollisjoner
Medlemskontingent kr. 100 innbetales til konto 5082.08.84369

Navn:

Adresse:

Epost: Tlf.:

Sendes til Nei til Frontkollisjoner, Tengelfjord Gård, 8325 Tengelfjord

www.17juli2007.com